ESTIMATES

Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2001

Canada

Improved Reporting to Parliament
Pilot Document

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from

Canadian Government Publishing — PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2001
ISBN 0-660-61735-8

Foreword

In the spring of 2000 the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting of results through ministers to Parliament and citizens. Earlier this year, departments and agencies were encouraged to prepare their reports following certain principles. Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on results – benefits to Canadians – not on activities. It sets the department's performance in context and associates performance with earlier commitments, explaining any changes. Supporting the need for responsible spending, it clearly links resources to results. Finally the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

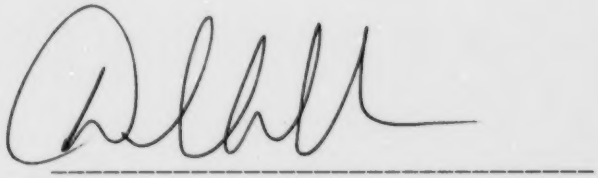
In performance reports, departments strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance of the organization according to the principles outlined above, and provide comments to the department or agency that will help it in the next cycle of planning and reporting.

This report is accessible electronically from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp
Comments or questions can be directed to this Internet site or to:
Results Management and Reporting Directorate
Treasury Board Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0R5
Tel.: (613) 957-7167 – Fax: (613) 957-7044

Transport Canada
Departmental Performance Report

For the period ending
March 31, 2001

Approved



Minister of Transport

102-01504/

Table of Contents

Executive Summary 1

Minister's Message 3

1.0 An Introduction to Transport Canada 4

1.1 Who We Are 4
1.2 Legislative Mandate 4
1.3 Our Strategic Objectives 4
1.4 Departmental Priorities 5
1.5 Our Co-delivery Partners 5
1.6 Business Line Structure 6

2.0 Societal Context 8

2.1 Transportation's Impact 8
2.2 2001 Speech from the Throne 8
2.3 Defining the Challenges 8
2.4 Review of the *Canada Transportation Act* 12
2.5 New Measures for Aviation Security 12

3.0 Departmental Performance 13

3.1 Measuring the Advancement of our Strategic Objectives 13
3.2 An Overview of Departmental Spending 14
3.3 Performance Accomplishments by Strategic Objective 15
3.3.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system 15
3.3.2 Contribute to Canada's economic growth and social development 22
3.3.3 Protect the physical environment 27
3.4 Inside Transport Canada — The Management Agenda 33

4.0 Financial Tables 38

5.0 Supplementary Information 47

5.1 Our Office Locations 47

Index 48

List of Financial Tables

Table A — Summary of Appropriations **38**

Table B — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending **39**

Table C — Historical Comparison of Net Spending **40**

Table D — Resource Requirements by Organization and Business Line **41**

Table E — Revenues **43**

Table F — Statutory Payments **45**

Table G — Transfer Payments **46**

Table H — Capital Spending **46**

Acronyms Used

ACAP	Airports Capital Assistance Program
CAT	Civil Aviation Tribunal
CARAC	Canadian Aviation Regulatory Advisory Council
CMA	*Canada Marine Act*
CMAC	Canadian Marine Advisory Council
CN	Canadian National Railway
CPA	Canada Port Authority
CPR	Canadian Pacific Railway
CTA	*Canada Transportation Act*
EMS	Environmental Management System
FAA	(U.S.) Federal Aviation Administration
GHG	Greenhouse gas
GOL	Government On-Line
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organization
ITS	Intelligent Transportation System
JCCB	Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.
MOST	Moving On Sustainable Transportation Program
NAS	National Airport System
NAP	National Airports Policy
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
PDF	Port Divestiture Fund
P&D	Programs and Divestiture
R&D	Research and Development
RSCC	Railway Safety Consultative Committee
S&S	Safety and Security
SDS	Sustainable Development Strategy
SHIP	Strategic Highway Infrastructure Program
SLSMC	St. Lawrence Seaway Management Corporation
SMS	Safety Management System
SSSP	Safety and Security Strategic Plan

☙	See elsewhere in this document for additional information.
🕮	Additional information is available in another document.
💻	Visit a web site to get additional information.
☎	Call us for additional information.

Executive Summary

In pursuit of its strategic objectives, Transport Canada's work contributes to the achievement of results, although it must be noted that the department is not solely responsible for all results.

Ensure high standards for a safe and secure transportation system (☞ Section 3.3.1 starting on p. 15)	• Accident rates for 2000 continued to decline in the aviation, rail and marine sectors; aviation and marine accidents are the lowest reported in the last 25 years. • Road casualty collisions in 1999 (latest available data) were up slightly from the record low of 1998, but are still the second lowest total in 44 years. • While aviation and rail fatalities were down, there was a slight increase in road and marine fatalities. • Canada was ranked ninth in road safety among the Organization for Economic Co-operation and Development countries. • Progress toward legislative and regulatory reform. • Benefits from oversight and intervention activities, including a positive assessment by the International Civil Aviation Organization of our civil aviation oversight system.
Contribute to Canada's economic growth and social development (☞ Section 3.3.2 starting on p. 22)	• Canadian railways remain among the top performance railways in North America; shippers' rail freight costs have been reduced by $530 million since 1994. • Several new air routes were added in 2000, and the services offered by low -cost carriers increased. • A representative survey shows that 65 per cent of the public feel that airline restructuring has not adversely affected their travel patterns. • Gross costs to support airport operations have decreased approximately $300 million since 1995 due to divestiture. • A public survey suggests that the anticipated benefits of airport transfers were well-founded. • Aircraft operators are saving $50 million annually through reduced NAV CANADA user fees. • Costs to support ports have been reduced by $112 million over five years as a result of the National Marine Policy and the port divestiture initiative. • Canada's major ports are showing positive net incomes and steady revenue growth. • A 1.5 per cent toll rebate on the St. Lawrence Seaway for the 2001 navigation season.
Protect the physical environment (☞ Section 3.3.3 starting on p. 27)	• Raised awareness on how vehicles contribute to smog-causing emissions. • Contributed to cleaner air by adding alternative fuel vehicles to the department's motor vehicle fleet. • Significant action taken on 85 per cent of the department's first Sustainable Development Strategy (SDS). • Successful implementation of Transport Canada's Environmental Management System, with seven of nine targets having been achieved. • Significant contribution to the Transportation Climate Change Table for the development of the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*.

Minister's Message

I am pleased to submit Transport Canada's 2000-2001 Departmental Performance Report. Over the past few years, significant progress has been made by the department in meeting its vision for the best transportation system for Canada and Canadians.

Transportation has always been critical to the development and growth of the country and the economy. Transportation makes possible the movement of people and goods; it fuels our economy and improves the quality of our lives. But the transportation system must be safe and secure — that imperative was never more emphatically underscored than through the horrific events in the United States on September 11, 2001.

Transport Canada has always maintained safety as its top priority, and during the past few years we have made great strides toward making travel safer. Our commitment is stronger than ever. We will take whatever measures are required to protect the safety and security of the travelling public and reduce the threats that transportation poses to the safety and well-being of Canadians.

We are working to ensure a strong transportation system, one that supports trade, stimulates competition and productivity, and one that puts Canada in the forefront of technological innovation. We are striving for a system that flows smoothly, through our cities and across our borders, to link us quickly and efficiently with our trading partners, and one that also flows seamlessly from one mode to another — from ship to train to truck, from plane to public transit.

We are also mindful that transportation activity has significant environmental consequences, which in turn have social and economic repercussions. A range of activities contribute to these pressures, including the construction of infrastructure, the operation and maintenance of the road system, the production, operation, maintenance and disposal of vehicles, and the provision of energy and fuel, including non-renewable resources. Transport Canada has been working with its partners and stakeholders to identify a practical, collaborative, cost-effective approach to developing a sustainable transportation system

Canadians count on safe, efficient and environmentally responsible modes of transportation for themselves and the goods they need at home and in business. Transport Canada is working hard to meet those expectations, and we will continue to help build the best transportation system for Canada and Canadians.

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.0 An Introduction to Transport Canada

1.1 Who We Are

Transport Canada is the department responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The department contributes to ensuring that all parts of the transportation system work effectively, and in an integrated manner, to provide Canadians with a sustainable system — one that is safe, efficient and environmentally responsible.

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs
for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

1.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Our focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness, and sustainability of Canada's transportation system. 🖳 A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our web site at www.tc.gc.ca/en/ap.htm.

Some of the legislation we administer:

- ***Aeronautics Act***
- ***Canada Marine Act***
- ***Canada Shipping Act***
- ***Canada Transportation Act***
- ***Department of Transport Act***
- ***Marine Liability Act***
- ***Motor Vehicle Safety Act***
- ***Railway Safety Act***
- ***Transportation of Dangerous Goods Act***

1.3 Our Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

In today's complex environment, most issues require a multi-disciplinary approach and need to be considered in terms of a broad range of safety, economic and environmental factors. Decisions must ensure an optimum balance between competing interests and must be carefully weighed and debated. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

1.4 Departmental Priorities

In working to achieve our strategic objectives, Transport Canada's management team confirmed the following departmental priorities in October 2000. 💻 A full description of these priorities, together with associated key initiatives, can be found in the *Transport Canada 2001-2004 Business Plan — An Update*, which is available on the department's web site at www.tc.gc.ca/BusinessPlan/2001-2004/BP_e.htmnl.

- Maintain and enhance the safety regime.
- Foster competitiveness in a global economy.
- Support infrastructure development.
- Advance sustainable transportation.
- Facilitate transition to the knowledge-based economy.
- Complete the divestiture program.

1.5 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be effected by transportation activities — Environment Canada, Department of National Defence, Fisheries and Oceans Canada, Public Works and Government Services Canada, Canadian Security Intelligence Service, Justice Canada, Royal Canadian Mounted Police, Industry Canada, Health Canada, and Solicitor General of Canada.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system — Canadian National Railway, CP Rail, VIA Rail, Canadian Manufacturers of Aviation Equipment, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada, and NAV CANADA.

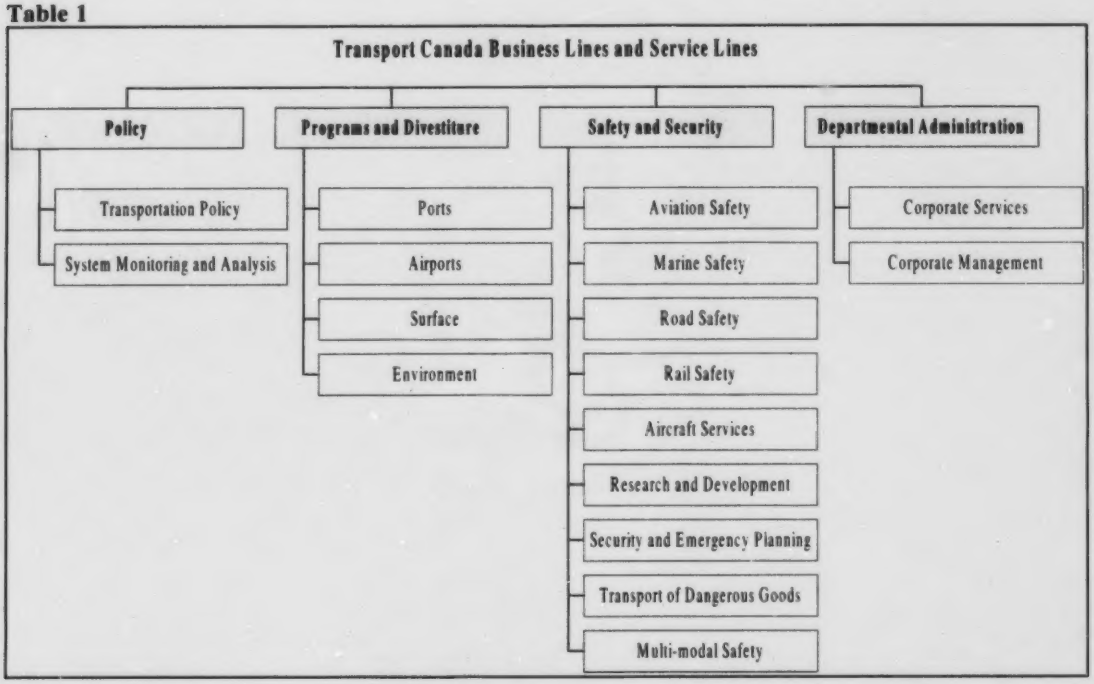
Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety — Transportation Safety Board, Canadian Airports Council, Canada Safety Council, pilotage authorities, Railway Association of Canada, Transportation Association of Canada, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Association of Petroleum Producers, Shipping Federation of Canada, Canadian Ship Owners Association, Canadian Marine Advisory Council, Operation Lifesaver, Association québécoise de transport et des routes, United Transportation Union, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Urban Transit Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, vehicle manufacturers associations, Canadian Trucking Alliance, Air Transport Association of Canada, and Council of Marine Carriers.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations — U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, Asia-Pacific Economic Co-operation, U.S. Federal Emergency Management Agency, NATO, U.S. Federal Highway Association and National Highway Traffic Safety Administration, International Labour Organization, and International Maritime Organization.

1.6 Business Line Structure

Transport Canada's work is carried out by approximately 4,400 people located across the country who collectively support the department's four business lines, as described below. The department has its headquarters in Ottawa, five regional offices in Vancouver, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton, and approximately seventy Transport Canada Centres that are central points of contact for clients and stakeholders in each region. The business line structure has a multi-modal focus that emphasizes the department's core roles. Table 1 refers.

Table 1



Policy. The Policy business line is responsible for developing transportation policies and legislative changes that contribute to an efficient and effective Canadian transportation system. The business line also monitors and analyses the transportation system, reports on the state of transportation in Canada (as mandated under the *Canada Transportation Act*), carries out economic studies and program evaluations, supports the Minister and Deputy Minister in their relations with other federal departments, other levels of government, and foreign governments, represents the department in international trade issues, and evaluates policy and programs for the entire department.

Programs and Divestiture. The Programs and Divestiture business line plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports to local interests. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord and monitoring functions in respect of ports, airports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, this business line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation.

Safety and Security. The Safety and Security business line develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, certification, enforcement, education, and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, conducts background checks of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to the federal government and other transportation bodies.

Departmental Administration. The Departmental Administration business line establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing efficient and effective services — financial, administrative, information management/information technology, human resources, internal and external communications, legal and executive — that respond to departmental needs.

2.0 Societal Context

2.1 Transportation's Impact

Transportation plays a crucial role in our everyday lives. Despite the fact that most of us take transportation for granted, we rely on planes, trains, ships, trucks, buses and private motor vehicles to deliver our goods and get us where we are going. Did you know —

- Canadian domestic expenditures on goods and services related to the transportation needs of households, private business and government represented $106 billion (real 1992 dollars) in 2000, or 11.8 per cent of the gross domestic product (GDP).
- The transportation sector provided 853,600 jobs in 2000, an increase of 2.2 per cent over the previous year.
- Spending on tourism in Canada reached $50.1 billion in 1999, of which $20.1 billion, or 40 per cent, was on transportation.
- Annual gross government expenditures on transportation have ranged from $17 billion to $18 billion over the past five fiscal years.
- Canada's road network is over 1.4 million kilometres in length; Canada Port Authorities account for 54 per cent of total port traffic handled; and 30 airports look after more than 94 per cent of air passenger traffic.
- Transportation remains the single largest energy user in Canada; between 1990 and 1999, transportation energy consumption increased by 26 per cent.
- Canada's greenhouse gas (GHG) emissions from transportation energy consumption are equivalent to 157 megatonnes of CO_2; road transportation accounts for more than 77 per cent of transportation GHG emissions.

🕮 A wealth of information on the state of the Canadian transportation system is contained in the *Transportation in Canada 2000* annual report. It can be found at: www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.htm.

2.2 2001 Speech from the Throne

In the 2001 Speech from the Throne, it was recognized that economic and social success must be pursued together and that the Government of Canada would work with Canadians for a more prosperous society, one that builds on the strengths of its citizens, communities and businesses and on Canada's unique place in the world. As previously noted in Section 1.3, Transport Canada's strategic objectives — safety, the economy and the environment — are intertwined and collectively contribute to the government's overall agenda. Of particular relevance are the commitments to:

- Innovation
- Skills and learning
- Connecting Canadians
- Trade and investment
- A clean environment
- Strong and safe communities
- Creating and sharing opportunities globally

2.3 Defining the Challenges

In April 2001, the Minister of Transport launched the Transportation Blueprint initiative, the purpose of which is to develop a strategic plan to ensure that our transportation system continues to contribute to Canadians' economic prosperity and quality of life well into the future. The initiative, which will involve

extensive consultation, will influence the departmental priorities noted in Section 1.4. Many of the challenges that will provide a backdrop to the consultations are outlined below.

1. Globalization and Marketplace Frameworks

> ***"Our goal is to have the best national transportation system in the world, and I am committed to gathering ideas and opinions from Canadians on how to achieve it."***
>
> **Hon. David M. Collenette**
> **Minister of Transport**

Canada's economy is one of the most open of the G-8 countries. At the turn of the millennium, our export trade accounted for 46 per cent of the economy and, with this trade growing vigorously, the focus for our transportation industry is becoming increasingly global. Governments have to find the right balance between the interests of the public and those of transportation users and providers, taking into account both domestic and international trends. As globalization progresses, Canada and its trading partners will have to work toward harmonizing their transportation industries' safety and regulatory regimes. The trucking industry in particular has been asking the federal government to take a strong leadership role in this respect. In the airline industry, restructuring has resulted in the emergence of a dominant carrier, although new players have already begun to challenge Air Canada's position. The size of the Canadian market imposes certain constraints and it will remain a challenge to balance a strong, viable Canadian presence in an increasingly global market. The North American railway industry is also evolving rapidly. Only six major carriers remain in Canada and the United States, and additional merger proposals remain a possibility. While mergers may improve connectivity and achieve economies of scale, Canadians are concerned about possible reductions in competition. Related to this issue is the question of the access regime for rail infrastructure, recently examined by the *Canada Transportation Act* Review Panel.

2. Integration

The advantages of a seamless, integrated transportation system are undeniable — both shippers and carriers benefit when their goods can be quickly and easily exchanged among modes. The public is better served when congestion, pollution and the need to expand or replace infrastructure can be avoided b y the use of inter-modal transportation. Integrated transportation requires extensive co-operation within industry, effective connections between modes, and supportive government policies and regulations. It also requires jurisdictions to work together to find common benefits from harmonizing the standards and rules whose inconsistencies serve as barriers to efficiency, safety or environmental protection. The vision of an integrated transportation system is more appealing than ever before, yet it continues to raise major challenges. Some components of Canada's transportation network are congested while other links, such as the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system, are not being used to their full potential. Given the high cost of building new transportation infrastructure, we need to seek ways to maximize the use of existing, under-utilized capacity. We also need to pay increased attention to our border crossings. Due to changing trade patterns, Canada's transportation flow along the North-South axis has been growing at a significantly faster pace than our traditional East-West domestic flows. At current rates, commercial vehicle traffic at the Canada-U.S. border doubles every eight years.

3. Urbanization

Canada has become one of the most urbanized countries in the world — and the supporting transportation infrastructure has had difficulty keeping pace. At the same time, we are driving more cars and transporting more goods within and through our urban centres. The urban road network cannot keep up with this growing demand, and public transit systems are struggling to provide a viable alternative for moving people. Urban congestion affects the competitiveness of Canada's major economic centres. Access to airports and ports, freight pick-up and delivery, and business activities are all compromised by congestion. The results are greater fuel consumption and additional emissions of air pollutants and greenhouse gases. Congestion also reduces the effectiveness of the transportation system by constraining the movement of goods and passengers within and through major urban centres. Given all these factors, one of the key challenges will be to make public transit more attractive. Additional challenges include

better management of existing infrastructure and of transportation demand, better integration of land use and transportation planning, and better co-ordination of both public and private sector actions.

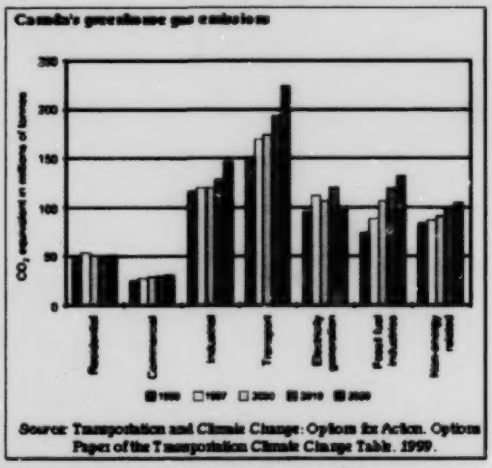
4. Rural and Remote Areas

The national transportation system should be affordable and acce ssible, but the limited traffic base in rural and remote areas makes it difficult to sustain the costs of infrastructure and services. Policies and programs that work in our major cities may be less relevant in rural and remote communities. In recent years, the government has been mindful of this reality by preserving, for example, a direct management responsibility for selected remote ports and airports. It has also confirmed its long-term commitment to revitalizing passenger rail services, including to remote communities. The needs and viewpoints of Canadians living in rural and remote areas must continue to be taken into account when designing national programs or policies.

5. Environment

While transportation provides many economic and social benefits, the movement of people and goods also has significant environmental consequences. Environmental challenges such as the increased use of non-renewable resources, pollution, and the loss of agricultural land and wildlife habitat will shape the transportation agenda in the years to come. Furthermore, climatic and resource pressures will increase along with economic growth. For example, over the next 40 years, 800 million more people worldwide are predicted to own cars. As illustrated in Figure 1, transportation is the single largest source of Canada's greenhouse gas (GHG) emissions. If current trends continue, GHG emissions from transportation are expected to exceed 1990 levels by 32 per cent in 2010, and by 53 per cent by 2020. Economic growth and population increases are leading to increased transportation activity, contributing to greenhouse gas trends. Also, the modes showing the greatest growth — private automobiles, trucking and aviation — have the greatest impact on the environment, primarily due to air emissions and land use. Exhaust emissions are also a major contributor to smog in urban areas, with many resulting health consequences. Another key challenge is to prevent or control the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches and to prevent the introduction of non -native aquatic species through the discharge of ships' ballast water.

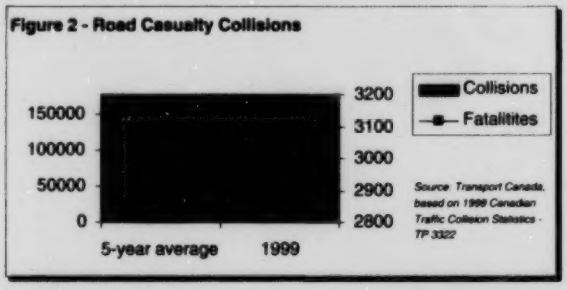
Figure 1



6. Safety and Security

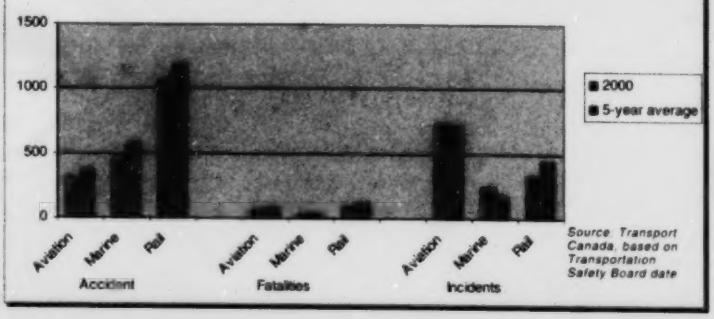
Safety and security are critical foundations upon which the general public's confidence in the national transportation system is built. Safety improvements will require continued collective effort by industry, transportation workers, the general public and government. Transportation accidents in Canada are declining (Figures 2 and 3) and acts of unlawful interference have become less frequent worldwide — yet steady growth in the demand for transportation services, as well as new security threats, require that we remain vigilant. Traffic growth, particularly in road and air transportation, will challenge us to become increasingly innovative in order to reach new

Figure 2 - Road Casualty Collisions



safety and security targets. In co-operation with provinces and territories, a key focus should be road transportation. More than 90 per cent of all Canadian transportation fatalities involve motor vehicles. Understanding and dealing with human factors, the single largest contributor to transportation accidents, must also remain a priority. Safety objectives must be defined in an international context. Globalization is challenging governments to work with international partners to develop commonly agreed upon standards to ensure that equipment, personnel and carriers meet acceptable levels of safety and security. Common standards can facilitate trade and help respond to a fast-moving transportation-manufacturing industry that requires products to be certified before they are marketed.

Figure 3 - Transportation Occurrences by Mode



Source: Transport Canada, based on Transportation Safety Board data

7. Accessibility

Federal transportation policies need to be sensitive to the requirements of all Canadians, including those with disabilities who have difficulties accessing transportation services and infrastructure. Principles governing the provision of transportation services to persons with disabilities have been enshrined in legislation. As Canada's population ages, a growing challenge for transportation service providers will be to respond to the significant and increasing proportion of Canadians with disabilities, so they can fully participate as members of our society.

8. Innovation

Co-ordinated, strategic approaches to transportation research and development (R&D) priorities are essential and will require the establishment of a wide range of partnerships with the private sector, provinces and academia in areas such as road safety, traffic management, human factors, and highway and border congestion. But R&D is not enough in and of itself. A key challenge will be to improve the marketability of Canadian transportation innovations both domestically and internationally. Intelligent Transportation Systems (ITS) enable transportation systems to perform better, without necessarily having to physically alter existing infrastructure. We are creating the framework and environment that will enable the transparent sharing and transfer of information between transportation agencies, jurisdictions and modes. Cross-cutting ITS communications systems could produce significant gains in improved location and mobility information, increased system efficiency and interoperability, and reduced energy consumption and emissions. The Government of Canada has challenged the private and public sectors to work together toward the goal of capturing five per cent of global e-commerce markets — conservatively estimated to be between $1.3 and $1.8 trillion U.S. dollars by 2003. The transportation sector plays a critical role in facilitating the expansion of e-commerce — it is the glue that binds supply and demand together. The fundamental reforms in transportation over the last decade have contributed to reducing costs and improving productivity in the sector. Looking forward, building capacity for innovation has the potential to set us apart from global competition and to meet many of the challenges facing Canada's transportation sector.

9. Skills

A highly innovative economy will require a highly skilled workforce that can respond to rapid changes in technology and new ways of doing business. Transportation innovations will require additional qualifications and multiple skills from transportation sector employees. At the same time, intense competition for the same skilled workers, combined with retirements, will challenge the sector to find innovative ways to attract, develop and retain its workforce. Already there are current and anticipated shortages in such skill-intensive occupations as certified pilots, truck drivers, civil engineers, researchers, certified mechanics and ships' officers. Similarly, it will be critical to ensure that Transport Canada has the necessary skills to continue fulfilling its public-safety mandate. Our knowledge-based economy will increasingly emphasize continuous learning and learning organizations.

For more information on the Transportation Blueprint initiative, and to register comments on future directions for transportation policy in Canada, visit our web site at www.tc.gc.ca/blueprint.

2.4 Review of the *Canada Transportation Act*

On July 18, 2001, the Minister of Transport made public the final report of the Canada Transportation Act (CTA) Review Panel. Throughout the course of its tenure, which began in July 2000, the Review Panel received approximately 200 submissions from stakeholders, and undertook extensive detailed research. The panel produced a very comprehensive report, and it will take time for departmental officials to thoroughly review and address its recommendations. The conclusions contained in the panel's report will be an important building block for the Transportation Blueprint initiative.

Further details on the CTA Review Panel report are provided on our web site at: www.tc.gc.ca/en/blueprint/ctareview.htm

2.5 New Measures for Aviation Security

In response to the attacks in the United States on September 11, 2001, the Minister of Transport announced that cockpit doors on all Canadian airline passenger flights, domestic and international, would be locked for the full duration of flights. Enhanced security measures were also introduced, such as increased police presence at major airports and increased passenger screening and security procedures, including more hand searches of baggage. Transport Canada will continue to review its safety and security rules and will make further changes as required to protect the safety and security of the travelling public. The department is also working with the U.S. Federal Aviation Administration and other authorities to improve the security aspects of cockpit design, particularly cockpit doors.

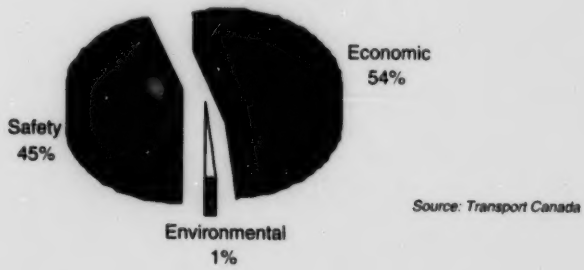
3.0 Departmental Performance

3.1 Measuring the Advancement of our Strategic Objectives

The advancement of Transport Canada's strategic objectives depends on the performance of all four departmental business lines. Whether through the development of policies and legislation, or the delivery of programs and services, the work done within the business lines has an impact on each of our safety, economic and environmental objectives. Associated with each strategic objective are ultimate outcomes (key results) that we intend to measure over time as a means of providing evidence of our achievement of objectives. The ultimate outcomes can be mapped to one or more business lines, thereby providing the link between the business lines and the strategic objectives, and highlighting the business lines' work in terms of *primary* and *secondary* contribution to objectives.

Ensure high standards for a safe and secure transportation system	***Contribute to Canada's economic growth and social development***	***Protect the physical environment***
$414.4 million	$488.6 million	$12.7 million
• Protection of life, health, environment and property. • High confidence in the safety and security of our transportation system.	An integrated and inter-modal transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to users and to communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.	• Environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
Safety and Security (P) Programs and Divestiture (S)	Policy (P) Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S)	Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S)
Departmental Administration contributes indirectly to all strategic objectives		

Figure 4 - Resources by Strategic Objective



Source: Transport Canada

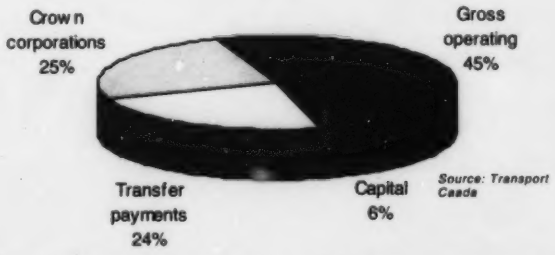
1. The linking of our 2000-2001 net resource spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective.

3.2 An Overview of Departmental Spending

Transport Canada's gross spending for fiscal year 2000-2001 totalled $1.2 billion. Figure 5 provides a breakdown of this spending by expenditure type and business line.

Departmental operating costs represented the major portion (45 per cent) of total gross spending, with expenditures of $565 million. Of this amount, 58 per cent was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. It should be noted that, although not reflected in the gross spending depicted in Figure 5, more than one-half of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of respendable revenues. Most of these revenues (70 per cent) resulted from airport authority lease and chattel payments (page 43 for revenue details).

Figure 5 - Gross Spending by Expenditure Type



Approximately $304 million, or 25 per cent, of gross spending was directed to the department's three Crown corporations — VIA Rail, Marine Atlantic, and Jacques Cartier and Champlain Bridges (these Crown corporations are described in the 2000-2001 Estimates Part I and II).

A further $291 million, or 24 per cent, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included $47 million for the Northumberland Strait Crossing subsidy payment, $40 million for the Airports Capital Assistance Program, a $36 million one-time grant payment to the Province of Quebec related to the transfer of ferry facilities, a $23 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services, $12 million to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal, and $9 million for the Port Divestiture Fund.

Transport Canada's capital project spending involved $73 million, only 6 per cent, of total gross spending and involved various maintenance and environmental projects.

More detailed financial tables and information on business line spending are provided in Section 4.

3.3 Performance Accomplishments by Strategic Objective

The following sub-sections provide a summary of Transport Canada's progress in achieving its strategic objectives.

3.3.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Ultimate Outcomes:

- Protection of life, health, environment and property.
- High confidence in the safety and security of our transportation system.

Canada continues to have one of the safest transportation systems in the world — and the year 2000 was a success for transportation safety. Accident rates for 2000 continued to exhibit a downward trend, with decreases in the aviation, rail and marine sectors. In fact, the numbers of accidents in the aviation and marine modes are the lowest in the last 25 years. And Transport Canada is doing its part to contribute to maintaining or improving that safety record through communication and education aimed at prevention, effective oversight and intervention, regulatory reform, promotion of a safety culture, and cost-beneficial research.

A major development of the past decade is the strengthening of Transport Canada's relationships with those it collaborates with to make safety and security happen — its provincial, territorial and municipal government partners, the people it regulates and the Canadian public. In particular, the department is working with other national governments to achieve greater harmonization of rules, and it is helping industry adopt safety management systems, build safety cultures, and plan and manage on the basis of identified and prioritized risks.

Table 2

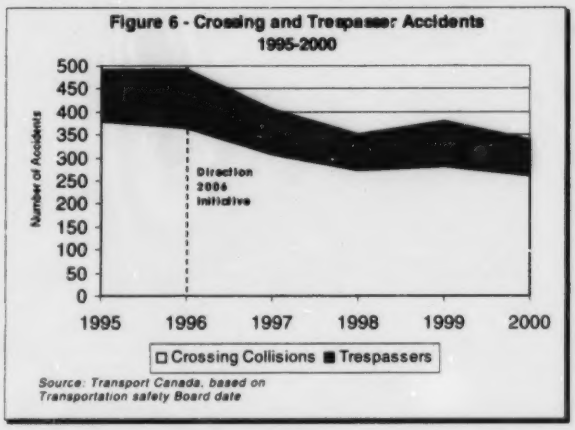
Aviation	• Accidents were down 6 per cent from 1999, and 12 per cent from the five-year average. • The 63 fatalities in 2000 are below the five-year average of 81. • Private aircraft continue to represent the largest proportion of accidents (56 per cent in 2000).
Road	• Over the last several decades, Canada's road safety record has continued to improve steadily. • In 1999, there were 2,969 fatalities from motor vehicle accidents; while up marginally from the record low of 1998, this is the second lowest total in 44 years. • Roughly 18.7 per cent of all road fatalities involved collisions with commercial vehicles.
Rail	• At 13.3 accidents per million train miles in 2000, the accident rate was down from 14.4 in 1999 and 15.1 for the five-year average. • Rail crossing and trespassing fatalities in 2000 were 21 per cent lower than the average for the previous five-year period.
Marine	• During the last decade, there has been a downward trend in the number of shipping accidents; on average, marine accidents have decreased by 8 per cent since 1990. • In 2000, there was a 16 per cent decrease in reported accidents from 1999, and a 21 per cent decrease from the 1995-1999 average.
Security	• There were no large-scale emergency situations in 2000.
Transport of Dangerous Goods	• Accidents involving the transportation of dangerous goods are very infrequent given the fact that there are 27 million shipments of dangerous goods per year and half a million products that present hazards while being transported. • Dangerous goods caused two deaths and 42 injuries in 2000.

1. Prevention Strategies and Programs

Transport Canada's safety and security planning has emphasized strategies and programs that contribute to the prevention of accidents and incidents. The achievements of three of these strategies are described below.

Rail Crossing and Trespassing Incidents

The dangers of railway crossings and trespassing on railway property have been a long -standing concern. A multi-stakeholder partnership program, Direction 2006, was started in 1996 with a target of a 50 per cent reduction in the number of railway crossing collisions and trespassing incidents by 2006. With a departmental contribution of $500,000, increasing to $625,00 in each of the next two years, the department works with partners to deliver specific safety promotion activities. This partnership program involves representatives from industry, other government departments and agencies from all levels of government, road authorities and associations like the Federation of Canadian Municipalities.



Since its inception, Direction 2006 has made significant contributions to rail safety. Crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 29 per cent and 38 per cent, respectively, since 1996 (see Figure 6). Direction 2006 research and development initiatives have generated significant financial contributions and in-kind services from partners; the leveraged benefit is currently about 3 to 1 (☞ sub-section 4 on page 24).

There have been major improvements to the infrastructure at grade crossings (e.g., lights, gates, road approaches) as a result of the financial incentives provided by Transport Canada through the Grade Crossing Improvement Program ($7.5 million annually).

Through the Operation Lifesaver program, which we fund ($200,000 annually) jointly with the Railway Association of Canada, we have increased public awareness of the dangers associated with rail grade crossings. With the help of our partners — railway and community police forces, provincial safety councils and leagues, unions, community groups and associations — we reach 1.4 million Canadians annually through presentations in schools, malls, fairs and other events.

For further information:
☎ Call us toll-free at 1-888-267-7704
💻 Visit our web site at www.direction2006.com

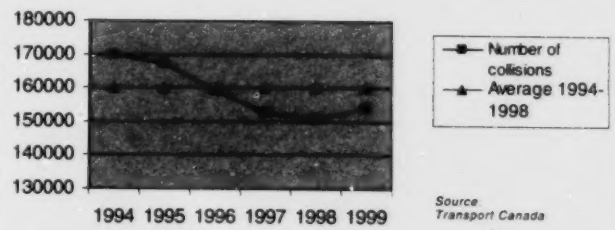
Road Collisions

Road collisions continue to account for more than 90 per cent of all transportation-related deaths, with an associated cost in excess of $10 billion annually. We know that 75 per cent of road fatalities are vehicle occupants. Roughly 40 per cent are unbelted occupants, and 50 per cent occur on rural roads with speed limits of 80-90 km/h. Alcohol is a factor in 40 per cent of motor vehicle fatalities. Our Road Safety Vision 2001/2010 initiative addresses these and other risk factors. It

has an overall target of reducing by 30 per cent the average number of fatalities and serious injuries during the period 2008-2010, compared to the 1996-2001 average.

For 1999 (latest available data), Canada was ranked ninth in road safety among the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) countries. We have the knowledge to substantially reduce road fatalities, but we need to do more if we are to keep pace with progress in other developed countries. The safety of Canada's roads is overseen by many different jurisdictions — particularly the provinces — and is strongly affected by behaviour outside the direct control of the department. Therefore, one of the ways Transport Canada can do more is through an initiative such as Vision 2001/2010, which is based on collaboration with all levels of government and key public and private sector stakeholders.

Figure 7 - Casualty Collisions in Road Transportation



As the following trends demonstrate, travel on Canadian roads is safer today than in 1996 when Vision 2001/2010 was officially launched (see Figure 7). Some of the significant contributions to road safety:

- The number of road fatalities decreased by 4 per cent, and the number seriously injured decreased by 1 3 per cent, despite steady increases in the number of drivers and vehicles.
- Canada's level of road safety, as measured by "deaths per registered motor vehicle", improved by 10 per cent.
- Seat belt use by Canadians, already ranked among the highest in the world, increased from almost 89 per cent to 90 per cent.
- The percentage of fatally injured drivers who had been drinking decreased by 27 per cent in 1999 from the 1990-1995 average.

For further information:
☎ Call us toll-free at 1-800-333-0371
💻 Visit our web site at www.tc.gc.ca/roadsafety or e-mail us at RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Civil Aviation

Implementation of Transport Canada's *Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada* has resulted in two key successes: continued improvement on the high rate of aviation safety in Canada and a high level of public confidence in our civil aviation program.

Initiatives linked to these key results are profiled in the companion *Flight 2005 Implementation Plan*. Noted below are successes stemming from initiatives that highlight the department's commitment to collaboration and consultation with the aviation industry and the importance placed on safety management.

- Transport Canada and the aviation industry are changing the way that professional pilots are trained in Canada. The changes are inspired by a determination to maintain high safety standards in pilot training as well as the deployment of instructional system design tools that has made Canada a world leader in pilot training.

- A stronger safety culture has evolved as the Civil Aviation organization is finding early success in implementing safety management systems (SMS) in industry, mainly through education on

its concepts and requirements. This includes the publication of the brochure *Introduction to Safety Management Systems* that provides guidance on safety management principles and concepts.

- Record attendance and strong industry representation at the annual 2001 Canadian Aviation Safety Seminar (CASS) firmly establishes that forum as the primary means of promoting a stronger safety culture amongst stakeholders. The joint NAV CANADA/Transport Canada Safety through Partnership Conference is another important indicator of an improved and evolving safety culture.

For further information:
☎ Call us toll-free at 1-800-305-2059
💻 Visit our web site at www.tc.gc.ca/aviation

2. Regulatory Reform

Government-wide reforms coupled with Transport Canada's withdrawal from direct service delivery have led the department to review and modernize its safety and security regulatory regime. The reform has focused on both the content of legislation and regulations, as well as the process by which they are created. There is now greater harmonization with other jurisdictions, simplified structure and language, fewer prescriptive regulations and an increased emphasis on performance-based regulations and implementation of SMS by the transportation industry.

The process has also improved. Transport Canada has effective safety consultation committees for all modes and is at the forefront in obtaining Cabinet approval to consult on draft legislation. The Privy Council Office confirmed in a government-wide review that Transport Canada has a strong consultation process with several best practices. An internal evaluation found a high level of stakeholder satisfaction with safety consultation committees in the air and marine modes.

The Civil Aviation Tribunal (CAT) is an independent, quasi-judicial body established to review administrative enforcement decisions taken under the *Aeronautics Act*. From a caseload of 350 cases, the CAT has successfully resolved 241 cases during fiscal year 2000-01. Both the industry and Transport Canada considers the CAT to be a "regulatory best practice". As a result, draft legislation has been proposed that will transform the CAT into a multi-modal tribunal, the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), so that the enforcement review processes available to the aviation sector will also be available to the marine and rail sectors.

Recent legislative and regulatory progress has provided the following benefits:

- Railway companies' responsibility for integrating safety into day-to-day operations to build strong safety cultures has been reinforced by the new regulatory requirement for SMS. In 2000, educational and inspector training materials and courses were designed and distributed to rail safety inspectors across Canada; evaluation from inspectors was positive. SMS audit training is now mandatory for all rail safety inspectors.

- The provinces' application of the National Safety Code for Motor Carriers is now more consistent and complete. There is a national framework, including standards, for provincial regulation of extra-provincial truck and bus operators that is based on safety performance. This has been achieved through amendments to the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*, which received Royal Assent in June 2001.

- Legislation governing marine transportation safety was developed through exhaustive consultation that reflects new technologies and is consistent with revised domestic and

international standards. The Canada Shipping Act 2001 is expected to receive Royal Assent in fall 2001.

- Simplified, "clear language" Transportation of Dangerous Goods Regulations, which were developed with considerable stakeholder input, have been published and will come into force in 2002.

3. Oversight and Intervention

For the past several years, Transport Canada has been supporting various sectors of the transportation industry in their efforts to build a strong safety corporate culture of their own, and to accept that they have the primary responsibility for delivering safe products and services.

There are approximately 1,400 Transport Canada inspectors performing oversight functions across the country, including administering, monitoring, training, inspecting, and enforcing. The service ethic concerning our certification, application and licensing processes is now well entrenched, with efforts to streamline and simplify wherever possible. The department continues to evaluate its monitoring, inspection and enforcement activities to increase effectiveness and target resources in the areas where they can have the most impact on behaviour. Efforts to improve the e ffectiveness of our interventions have also resulted in an expansion of the administrative enforcement tools and approaches available to inspectors to achieve compliance. The development of performance indicators to determine the effectiveness of our oversight functions, although challenging, is proceeding through the review of our data resources and needs.

A sample of results and targeted oversight activities during 2000-2001 include:

Rail

In rail, a greater than 50 per cent reduction in the rate of switch-related incidents/accidents was achieved after the department issued an emergency directive and introduced formalized audit processes for railway equipment. This intervention, and the accompanying focus of industry and inspectors, addressed rail accidents and incidents resulting from trains passing at high speed over switches left in the reverse position. There had been approximately two incidents/accidents per month prior to the directive.

Road

The year 2000 was a record for recall campaigns (314) in the road sector. Thirty recalls, affecting 563,549 vehicles, were directly influenced by Transport Canada's activities. There is no single reason for this many recalls, but as the number and complexity of vehicles steadily increase, so do the components and systems that can fail. In 2000, the most publicized recall involved 248,000 tires. In addition, 200,000 vehicles were recalled for a problem with the spare tire winch system, 180,000 minivans were recalled to prevent the leakage of gasoline from high-pressure fuel rails onto the engine, and 4,442 school buses were recalled to replace the electronic control module in their ABS braking system.

As part of an intervention strategy to reduce the number of stolen cars imported into Canada for the purpose of dismantling, and to deal with related financial, criminal and safety issues, the department implemented a program to register and monitor wrecked vehicles imported from the United States.

Air

Transport Canada received a positive assessment of its civil aviation oversight system from the International Civil Aviation Organization (ICAO). An ICAO audit conducted in August 2000 found that "Canada has established an effective and efficient oversight system". 🕮 The audit report is available on our web site at www.tc.gc.ca/aviation/INTERNTL/ICAO/TOC.htm.

One effective aviation intervention is the electronic publication of the names of aviation corporate regulatory offenders, a measure that promotes the development of a strong safety culture in the people being regulated. Another is the introduction of a new set of commercial pilot training courses that blend instructional design elements with new safety management principles.

The Safety of Air Taxi Operations Task Force established in 1996 resulted in 71 recommendations that Transport Canada and the aviation industry have been implementing. As a result, the number of fixed wing air taxi accidents has dropped from 94 in 1998 to 63 in 2000 , a 33 per cent reduction.

Marine

In the marine sector, Transport Canada's Port State Control Officers have had a positive impact on the quality of foreign flagged ships entering Canadian ports. Of 1,070 foreign flagged ships inspected in 2000, 54 per cent (583) were found to be deficient and 10 per cent (103) had deficiencies serious enough to warrant detention. The 103 detentions represent a downward trend in recent years — from 142 in 1998 and 125 in 1999 — with this trend more apparent on the east coast. The small but significant reduction in the number of bulk carrier detentions is particularly noteworthy because they are high-risk vessels specifically targeted by the department's bulk carrier inspection regime.

Devolved Entities

While Transport Canada is no longer the direct provider of many transportation services, it continues to have a strong safety oversight role. Accountability frameworks ranging from agreements to new regulatory requirements (as in the case of air navigation) have been developed with devolved entities to allow the department to meet its legislative responsibilities for transportation safety and security. The frameworks result in the mutual understanding of expected results, set out Transport Canada's follow-up and monitoring requirements, and lead devolved entities to better appreciate their safety responsibilities and the requirement for a strong safety culture.

During 2000-2001, a series of safety and security regulations, standards and policies were introduced for aerodromes, airports and air navigation services. Both ICAO and the U.S. Federal Aviation Administration recognize our new heliport certification standards as an international best practice. New regulations and standards for airport emergency planning and airport wildlife management mean better enforcement and lower risks.

4. Research and Development

Transport Canada's Research and Development (R&D) program enhances the department's scientific and technological capability, contributes to its strategic objectives, and promotes innovation in transportation. The program includes many long-term collaborative initiatives, both nationally and internationally, with other federal government departments, the provinces and industry. Total investment in the transportation science and technology program currently rests at approximately $13.3 million, which includes financial leverage of $6.7 million from external sources (just over half the value of the program). Two of our many R&D initiatives are described below.

Highway-Railway Grade Crossing Research

This initiative, begun in 1999, has increased the safety of highway-railway grade crossings through the development of effective, low-cost warning systems. The department's increased emphasis on collaborating with the U.S. government and railroad association, and participating in workshops and conferences, has improved the Canadian rail industry's awareness of and support for new safety practices. Departmental funding for the four-year research program totals $1 million; the contributions from Canadian railways and other program partners have increased this sum substantially and further funding from stakeholders is expected.

Multi-Modal Transportation Fatigue and Human Factor Research

Transport Canada has long recognized the importance of understanding human factors in transportation safety and taking steps to counteract operator fatigue. Since human error is a factor in 70 to 90 per cent of transportation accidents, R&D programs have been directed at making people aware of their vulnerability to error and assisting organizations to adopt counter-measures. Such measures prevent error or ensure that smaller errors do not compound and result in major accidents. Since the late eighties, the department has taken a lead role in transportation human factors research in Canada, focusing on commercial vehicle drivers, marine and airline pilots, air traffic controllers, and ships' crews. It has conducted studies and participated with national, provincial, and U.S. authorities, industry, and research organizations. Results of recent work include the development of in-flight fatigue self-tests for airline pilots (part of ongoing work to collect data and develop countermeasures); a compendium of best practices for fatigue and human factor counter-measures in all modes; recommendations to assist the review of Canadian Crewing Regulations; and the development of an aviation workshop entitled "Human Performance in Aviation Maintenance" designed to guide companies in implementing human factors training programs.

3.3.2 Contribute to Canada's economic growth and social development

Ultimate Outcomes:
A transportation system that is:

- efficient, effective, viable, affordable and accessible;
- responsive to users and to communities; and
- competitive and harmonized, both domestically and internationally.

With export trade accounting for almost 50 per cent of the economy, transportation is critical to Canada's international competitiveness. Federal transportation policy seeks to foster viable and efficient transportation services based on competition, commercial discipline and market forces, wherever possible. This focus has led to a reduced burden on taxpayers — by 2000-2001, total federal subsidies, grants and contributions to transportation were $600 million, half of what they were in the mid-1990s.

A new era in the Government of Canada's relationship with the transportation industry started with economic deregulation in the mid-1980s. It continued into the 1990s with government withdrawal from transportation operations, such as airports, ports and the air navigation system. The recent major accomplishments and challenges associated with this transformation are set out, by mode, below.

1. Canada's Rail Industry

The *Canada Transportation Act* has fostered a short-line rail industry that meets local needs by facilitating the transfer, as opposed to the abandonment, of many under-used branch lines from CN and CPR (Class 1 railways) to short line operations (Class 2 railways). As illustrated in Figure 8, the overall size of the Canadian rail network has changed only marginally since the beginning of restructuring. However, Class 1 railways have reduced the size of their network, while Class 2 railways have grown to account for approximately one-third of the total network.

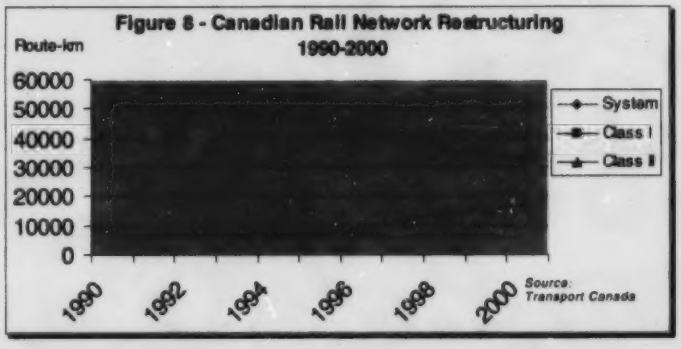


Figure 8 - Canadian Rail Network Restructuring 1990-2000

The Government of Canada has created an environment favourable to rail sector productivity improvements and freight rate reductions through the *National Transportation Act* (1987) and the *Canada Transportation Act* (1996), the removal of transportation subsidies, and the privatization of CN in 1995. Today, Canadian railways remain among the top performance railways in North America, with operating ratios (operating costs/revenues) of 69.6 per cent for CN and 76.9 per cent for CPR. This strong performance continued into 2000 despite a weakening economy in the last quarter and high fuel costs. Price performance of CN and CPR has allowed shippers' rail freight costs to be reduced by an estimated $530 million since 1994 as a result of an average annual decline in rates of 0.8 per cent in nominal terms, or 2.3 per cent in real terms.

Following public reviews in the late 1990s, measures are being implemented to increase efficiencies, cut costs, and move to a more commercial, contract-based grain handling and transportation system. Measures include a cap on the annual grain revenues earned by railway

companies and amendments to the *Canada Transportation Act* to facilitate short-lines. Government is assessing the benefits to farmers, impact on the Canadian Wheat Board mandate, effect on grain handling efficiency, and overall performance of the grain handling and transportation system through an independent, private sector, third-party monitoring mechanism.

The government is investing in passenger rail as an environmentally sustainable alternative to other forms of passenger transport. Over the next five years, VIA Rail will be provided with $401 million for capital improvements. VIA will monitor and report on the impact of this investment on service quality, efficiency, safety, the environment and financial viability. The Minister of Transport is also examining the possibility of franchising select regional passenger services to maintain or improve service to communities without additional federal investment. In addition to the VIA services, the government provides an annual subsidy in excess of $6 million to support three other passenger rail services. These include services between Toronto and North Bay, Ontario; Sault Ste. Marie and Hearst, Ontario; and Sept Iles, Quebec, Schefferville, Quebec and Labrador City, Newfoundland.

2. Canada's Air Transportation Industry

In response to the chronic financial difficulties faced by Canadian Airlines International and the emergence of Air Canada as the single major domestic air carrier, Transport Canada worked to minimize the impact of airline restructuring on communities, the travelling public and airline employees and their families. Through the *Airline Restructuring Act*, the Government of Canada established the groundwork for the creation of a more stable domestic air market, while taking steps to protect the public from non-competitive pricing, maintain service to small communities affected by the restructuring, and foster competition. Canadian ownership and control of the domestic air industry was reaffirmed. Commitments were also obtained from Air Canada respecting the treatment of the unionized employees affected by the acquisition of Canadian Airlines.

As shown in Table 3, several new routes were added by all airlines in 2000. Since the consolidation and realignment of domestic capacity by Air Canada, low-cost carriers such as WestJet, Canada 3000 and Air Transat have increased their services. They now collectively serve 20 Canadian cities and have increased their share of capacity offered from 17.5 per cent in mid-1999 to 25 per cent in mid-2001. At the same time, a survey carried out in 2001 found that 65 per cent of the public feel that airline restructuring has not adversely affected their travel patterns. Of those affected, 14 per cent see it as positive, and 16 per cent as negative, with 5 per cent having no opinion.

Table 3

New Direct Non-Stop Domestic scheduled Air services in 2000

City Pair		*Daily Service*	*Airline*
Charlettown	Montreal	1	Air Canada/Air Nova
Edmonton	Montreal	1	Air Canada
Halifax	St.John's	2	CanJet
Halifax	Montreal	2	CanJet
Halifax	Ottawa	3	CanJet
Halifax	Montreal	1	Royal
Halifax	Vancouver	1	Air Canada
Halifax	Quebec City	1	Air Canada/Air Nova
Halifax	Ottawa	1	Royal
Halifax	Stephenville	2	Air Canada/Air Nova
Hamilton	Winnipeg	3	WestJet
Hamilton	Thunder Bay	2	WestJet
Hamilton	Ottawa	3	WestJet
Hamilton	Moncton	1	WestJet
Kelowna	Toronto	1	Air Canada
Montreal	London	1	Air Canada/ Air Ontario
Montreal	Ottawa	2	CanJet
Montreal	St.John's	1	Air Canada/Air Nova
Montreal	Toronto	2	CanJet
Montreal	Windsor	1	Air Canada/ Air Ontario
Ottawa	Toronto	3	CanJet
Ottawa	Toronto	5	Royal
Ottawa	Windsor	3	Air Canada/ Air Ontario
Terrace	Vancouver	2	Hawkair
Toronto	Winnipeg	2	CanJet
Toronto	Vancouver	1	Royal

Source: Official Airline Guide

Note: CANJET and ROYAL flights have since been taken over by CANADA 3000

As the result of a Canada-U.S. agreement, international passengers who are in transit at certain Canadian airports can bypass Canadian customs and immigration inspections and go directly to U.S. Customs before boarding planes bound for the U.S. This could result in additional passengers using Canadian airports and airlines as their means for travelling to the U.S. from other countries. This intransit preclearance program has been formally implemented in Vancouver, and will be extended to Toronto, Montreal and Calgary once facilities and other arrangements are in place, and eventually to other interested airports as well.

Transport Canada's airport divestiture program has successfully achieved the benefits that were expected. At the end of June 2001, all but one of Canada's 26 largest airports — those that make up the National Airports System (NAS) — are now managed by self-sufficient, locally accountable entities that are meeting the needs of a growing air travel market largely without taxpayer assistance. Canada's airport divestiture initiative is one of the most successful commercialization undertakings in the world. With more than $5 billion invested in airport capital projects to date, airport authorities have expanded rapidly, providing an improved level of service to the travelling public and generating significant economic activity in many regions. An additional $5 to $7 billion investment is planned before 2010.

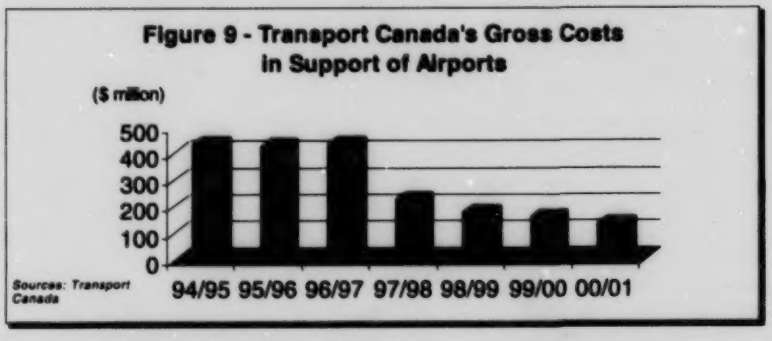
The findings of a public survey conducted in 2001 suggest that the anticipated beneficial effects of airport transfers were well founded. A majority of respondents believe that restaurants, shops, decor, security screening, parking, road access, taxis, public transit and overall efficiency have either improved or stayed the same compared with five years ago.

The department is now developing a Canada Airports Act, which will clarify the responsibilities of government and local airport authorities, and set down the requirements respecting governance, accountability, transparency, and economic oversight. As the Government of Canada has retained ownership of the land and other assets of the NAS airports, it has also developed an enhanced new lease monitoring process.

For most of the other airports that were owned and operated by Transport Canada, the intent has been to divest both the management and the ownership. In this endeavour, too, the department has been successful — only 16 of these 110 airports remain to be divested or transferred. The schedule for divesting these last few airports has generally been subject to delays in community approvals and the need to take into account Aboriginal land claims and provincial concerns.

There has been a substantial reduction in taxpayers' burden — Transport Canada's gross costs in support of airports are now approximately $300 million less than when divestiture began (see Figure 9). Under the Airports Capital Assistance Program (ACAP), some non-federal airports can receive federal contributions for capital projects related to safety, asset protection and operating-cost reduction. Since 1995, ACAP has assisted 114 airports with 196 projects totalling almost $120 million (these figures as at March 31, 2001). A program evaluation completed in 2000 concluded that ACAP had met its objectives and, to this end, the program has been extended through to 2005.

Figure 9 - Transport Canada's Gross Costs in Support of Airports



The 1996 transfer of the air navigation system to NAV CANADA, a not-for-profit corporation, can be called a major success story. Since that time, the corporation has increased the number o f air traffic controllers and undertaken substantial improvements to the air navigation system, while maintaining reasonable user fees, including reductions in both 1999 and 2000 that saved aircraft operators approximately $50 million annually.

3. Canada's Marine Industry

As a result of the implementation of the National Marine Policy, including the major initiative to divest regional/local ports, gross costs to support Transport Canada's ports have been reduced by $112 million over the past five years. As of July 2001, the divestiture of regional/local ports was almost 75 per cent complete, with 406 of 549 port sites removed from the department's inventory. The divestiture of these ports to communities and other interested local groups has given decision-making responsibility to those best placed to gauge local requirements. There have been some unexpected delays, such as First Nations' claims and litigation, and provincial resistance to the divestiture program.

As of May 2001, nineteen of Canada's major ports — those most vital to the economy — are being independently managed by Canada Port Authorities (CPAs). Table 4 shows that, collectively, the revenues from these ports exceeded the expenses from 1995 to 1999. Most are now showing positive net incomes and steady revenue growth. It appears that, in most cases, ports are meeting or exceeding expectations. By operating at arm's length from government, CPAs have greater commercial freedom and provide users and local interests with a greater role in day-to-day operations and future direction and development.

Table 4 - Financial Results of Major Ports, 1995-1999

(Millions of dollars)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Revenues	279.7	285.9	296.8	287.2	240.0
Expenses	231.4	226.3	235.6	227.0	212.1
Operating Income	48.3	59.6	61.2	60.2	27.9
Ratio (per cent)	82.7	79.2	79.4	79.0	88.4
Net Income	**41.7**	**36.2**	**44.5**	**28.1**	**36.0**

Notes: *Figures for 1999 include all ports with CPA status as of December 31, 1999. They do not include the 6 major ports that were not considered CPAs at that time.*

Figures for 1995 to 1999 include totals for Canada Ports and Harbour Commissions.

Source: *Port Financial Statement, Port Corporations and Port Property, Transport Canada*

Canada's ports preferred a closer association with the federal government than could be attained through the kind of leases used for airport transfers. The CPAs were therefore established using Letters Patent that, among other things, require payment of a gross revenue charge and approval of CPA real property transactions. While the *Canada Marine Act* (CMA) appears to be working well, there are elements that may need to be reviewed to further strengthen efficiency. For example, the approval process for land transactions is an issue that could be addressed in the CMA review required by 2003.

Also as a result of the CMA, in October 1998, responsibility for the operations and maintenance of navigation aspects of the Canadian portion of the St. Lawrence Seaway was placed under the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), a not-for-profit entity established by Seaway users and other interests. A 1.5 per cent toll rebate for the 2001 navigation season is being implemented by SLSMC. This rebate is possible because of the positive financial position of the SLSMC; since 1998 it has been able to better the cost targets in its management agreement with the federal government by a total of $8.5 million.

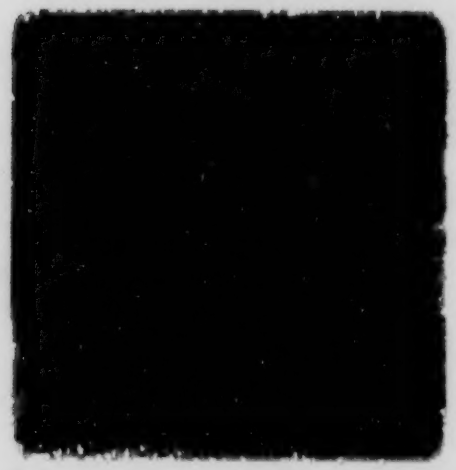
4. Canada's Road Infrastructure

Highways carry 75 per cent of the nation's freight and are responsible for 90 per cent of all inter-city travel. They are essential to the country's economic growth and social development. Transport Canada has contributed over the years to provincial and territorial highway construction through a series of cost-sharing agreements. Last year, $66.2 million was provided to Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Quebec for major capital improvements intended to strengthen the transportation system and, where identified by provinces, improve safety and increase capacity. In addition, $35 million was invested in Montreal bridge projects related to the St. Lawrence Seaway.

The new Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) is providing $500 million between 2002 and 2006 for strategic improvements to the National Highway System, and $100 million for national system integration initiatives such as land border crossings, transportation planning, modal integration studies, and Intelligent Transportation Systems. Transport Canada has a comprehensive plan for monitoring SHIP performance that includes indicators and data sources for results such as funding recipient compliance with agreements, application of national construction standards, information exchange, transportation efficiencies, safety and environmental sustainability.

The Intelligent Transportation Systems (ITS) Plan is stimulating the development and deployment of systems that maximize the use and efficiency of existing transportation infrastructure and meet future mobility needs in a responsible manner. As an important first step in accelerating the deployment, integration and interoperability of ITS in Canada, $3 million in federal funding is being allocated to 19 cost-shared projects over a two-year period, ending in March 2002. In addition, Transport Canada has developed ITS architecture that is compatible nationally and within North America. Through the SHIP, the Government of Canada is accelerating ITS deployment by allocating approximately $30 million over five years. In October 2000, a Memorandum of Co-operation was signed between the U.S. and Canada on surface transportation matters, with emphasis on border crossings and ITS. The department has issued a second call for proposals for ITS deployment and integration initiatives.

3.3.3 Protect the physical environment



Ultimate Outcomes:

- Environmentally sustainable transportation system for Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

The transportation system is vital to the lives of Canadians and to the Canadian economy — it moves the goods we need, gets us to work, takes us on a holiday, and connects us with our families and friends. More and more, Canadians are expecting the transportation system to perform in ways that reduce human health impacts and that are more environmentally responsible.

Three major environmental issues are facing the transportation sector: climate change, air quality, and the overall sustainability of the transportation system. The challenges in addressing these issues are heightened by some transportation trends. For example, growth in automobile, trucking, and aviation use is causing more emissions of harmful substances, which results in increased incidences of smog and greater emissions of greenhouse gases (GHGs). Due to a lag in the provision of roadway infrastructure and/or reliable alternative transportation including public transit in response to demand, congestion is occurring on a regular basis in our urban centres, which increases emissions beyond what might be expected from simply adding more vehicles to the roadway.

For further information on transportation and the environment:
💻 Visit our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/UNCSD9_April23_01.htm for *Sustainable Transportation: The Canadian Context*
🕮 See Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2000*

1. Climate Change

As co-sponsor and co-chair of the Transportation Table on Climate Change, Transport Canada worked with industry, non-government organizations, and all levels of government to analyze options for reducing greenhouse gas emissions (GHG) in the transportation sector. Transportation is the single largest source of GHG emissions in Canada, accounting for about 25 per cent of total GHG emissions. If current trends continue, GHG emissions from transportation are expected to exceed 1990 levels by 32 per cent in 2010 and 53 per cent by 2020. If Canada ratifies the Kyoto Protocol negotiated under the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCC), it would agree to reduce total GHG emissions to six per cent below 1990 levels during the five-year period from 2008 to 2012.

The Government of Canada's contribution to the National Implementation Strategy on Climate Change was announced in October 2000 in the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*. The plan's transportation sector strategy is based on five elements — fuel efficiency, new fuels, fuel-cell vehicles, freight transportation, and urban transportation — and when fully implemented will take Canada one-third of the way to achieving its Kyoto target.

In 1998-1999, Transport Canada's operations accounted for approximately 70 kilotonnes of carbon dioxide equivalent emissions. As part of a house-in-order initiative, Transport Canada committed

to curbing GHG emissions from its own operations to 4 per cent below 1998 levels by 2010. The department intends to meet this target through GHG reductions in its marine and vehicles fleets. Reductions in the department's share of GHG emissions are also expected from other initiatives aimed at reducing air pollution and energy use. ❑ More information on climate change is available on our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/climatechange/ttable.

2. Air Pollution

Smog contributes to a wide range of health risks, including impaired lung function, respiratory infection, asthma attacks and premature deaths. In fact, Health Canada estimates that approximately 5,000 premature deaths can be attributed to air pollution annually in Canada. Emissions caused by transportation activities contribute substantially to the formation of smog, particularly in urban areas. Recognizing the need to reduce smog levels, Transport Canada was involved in negotiations that, in December 2000, saw Canada and the United States bring into force the *Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement*. The Ozone Annex commits both countries to significantly reduce the creation of nitrogen oxides (NOx) and volatile organic compounds (VOCs) in Ontario, Quebec and the northeastern and mid-western United States.

Through vehicle emission inspection clinics conducted across Canada in 2000, Transport Canada and Environment Canada tested 2,690 vehicles. The primary objective of the clinics is to raise awareness of on-road vehicles' contribution to smog-causing emissions.

For a number of years, Transport Canada has been partnering with Canadian airports to study airport air quality. The department's mobile air monitoring vehicle is available to airport authorities with an interest in air quality modelling. Since the early 1980's this vehicle has been used to collect data for over a dozen studies, and is currently being used at Dorval Airport, Quebec. Airports use the data to identify problematic air emission sources, after which mitigation plans can be developed. The data also serve to improve the department's understanding of how airport operations impact air quality.

National Capital Commuter Challenge

From June 5 to 9, 2000, 858 Transport Canada employees participated in the National Capital Commuter Challenge (compared to 376 employees in 1999). Over the week, participants were encouraged to use sustainable forms of transportation that included walking, carpooling, in-line skating, public transit, and tele-working.

The National Capital challenged the City of Calgary to determine the healthier city — and the National Capital was the winner, with 10,845 people having used sustainable transportation methods. This means that 258.9 tons of air emissions were not put into the air in the National Capital region.

Transport Canada is also undertaking many initiatives to help reduce its own air emissions. For example, the department contributed to cleaner air by adding alternative fuel vehicles to its own motor vehicle fleet. As of December 2000, the department owned 55 alternative fuel vehicles. In fact, in 1999-2000, Transport Canada was the highest purchaser of alternative-fuel vehicles among Schedule I departments (as per the *Financial Administration Act*), and third highest across the entire federal government, with 22 vehicles added or replaced in the fleet.

3. Environmental Assessment

In 2000, Transport Canada conducted 137 environmental assessments pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) to identify the potential positive and negative environmental effects of a proposed project. In accordance with the CEAA, the department screens projects for their environmental impacts and, based on the findings, will determine whether to proceed with the project and how to mitigate potential negative environmental effects.

4. Site Remediation

The departmental contaminated site management database was completed in 2000 and contains information on 532 sites; of these, 482 sites have been assessed and are known to be contaminated, and 50 are suspected of being contaminated. Our Contaminated Site Management Program and management policy requires all contaminated sites on Transport Canada lands to be identified, classified, managed and recorded in a consistent manner. For example, remediation of the Gloucester Landfill continued last year at an annual cost of $780,000.

Classification allows the department to determine the appropriate management method for the site. Over the past year, we classified 130 additional sites according to type, bringing the total number of classified sites to 245. The department has an aquatic site classification system to classify its aquatic sites. Any contaminated sites found in the future will be classified upon identification. We've also launched an environmental monitoring program for leased properties, and results will be available during 2001-2002.

5. Sustainable Development Strategy

An internal assessment in March 2000 of Transport Canada's progress in implementing its first Sustainable Development Strategy (SDS) revealed that significant action had been taken on approximately 85 per cent of the 47 commitments (Table 5 refers). The department's first SDS, which was tabled in Parliament in December 1997, identified eight strategic challenges aimed at fostering a sustainable transportation system that was safe, efficient, and environmentally sound for Canada's present and future generations. Many of the SDS accomplishments to date have established the groundwork necessary to support the achievement of longer-term objectives.

Table 5

Status of Transport Canada's (first) SDS — as at March 2000

Challenge[1]	Commitments	On-going	Complete	Work-in-progress (WIP)	WIP behind original schedule
1	12	9	1	1	1
2	5	5	0	0	0
3	6	1	4	1	0
4	6	4	1	1	0
5	3	0	1	0	2
6	6	1	1	1	3
7	5	2	1	1	1
8	4	4	0	0	0
Total	**47**	**26**	**9**	**5**	**7**
Percentage		***55%***	***19%***	***11%***	***15%***

1. The eight challenges are described below.

It should be noted that overall departmental performance against the first SDS is difficult to measure since performance indicators were not developed for the majority of the challenges and commitments. The department did, however, make considerable strides in developing its performance measurement framework for its second strategy (2001-2003), and work on both the SDS challenges and the sustainable transportation indicators is continuing.

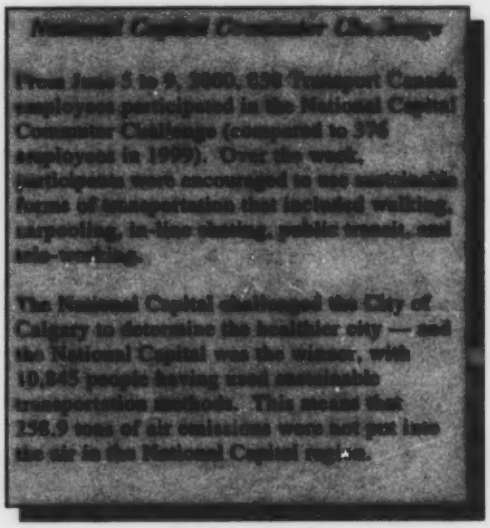
Some of the accomplishments achieved last year through Transport Canada's SDS are presented below. ❑ More details on the assessment of our SDS are available on our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/sustainability/mmen.htm.

to curbing GHG emissions from its own operations to 4 per cent below 1998 levels by 2010. The department intends to meet this target through GHG reductions in its marine and vehicles fleets. Reductions in the department's share of GHG emissions are also expected from other initiatives aimed at reducing air pollution and energy use. 💻 More information on climate change is available on our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/climatechange/ttable.

2. Air Pollution

Smog contributes to a wide range of health risks, including impaired lung function, respiratory infection, asthma attacks and premature deaths. In fact, Health Canada estimates that approximately 5,000 premature deaths can be attributed to air pollution annually in Canada. Emissions caused by transportation activities contribute substantially to the formation of smog, particularly in urban areas. Recognizing the need to reduce smog levels, Transport Canada was involved in negotiations that, in December 2000, saw Canada and the United States bring into force the *Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement*. The Ozone Annex commits both countries to significantly reduce the creation of nitrogen oxides (NOx) and volatile organic compounds (VOCs) in Ontario, Quebec and the northeastern and mid-western United States.

Through vehicle emission inspection clinics conducted across Canada in 2000, Transport Canada and Environment Canada tested 2,690 vehicles. The primary objective of the clinics is to raise awareness of on-road vehicles' contribution to smog-causing emissions.



For a number of years, Transport Canada has been partnering with Canadian airports to study airport air quality. The department's mobile air monitoring vehicle is available to airport authorities with an interest in air quality modelling. Since the early 1980's this vehicle has been used to collect data for over a dozen studies, and is currently being used at Dorval Airport, Quebec. Airports use the data to identify problematic air emission sources, after which mitigation plans can be developed. The data also serve to improve the department's understanding of how airport operations impact air quality.

Transport Canada is also undertaking many initiatives to help reduce its own air emissions. For example, the department contributed to cleaner air by adding alternative fuel vehicles to its own motor vehicle fleet. As of December 2000, the department owned 55 alternative fuel vehicles. In fact, in 1999-2000, Transport Canada was the highest purchaser of alternative-fuel vehicles among Schedule I departments (as per the *Financial Administration Act*), and third highest across the entire federal government, with 22 vehicles added or replaced in the fleet.

3. Environmental Assessment

In 2000, Transport Canada conducted 137 environmental assessments pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) to identify the potential positive and negative environmental effects of a proposed project. In accordance with the CEAA, the department screens projects for their environmental impacts and, based on the findings, will determine whether to proceed with the project and how to mitigate potential negative environmental effects.

4. Site Remediation

The departmental contaminated site management database was completed in 2000 and contains information on 532 sites; of these, 482 sites have been assessed and are known to be contaminated, and 50 are suspected of being contaminated. Our Contaminated Site Management Program and management policy requires all contaminated sites on Transport Canada lands to be identified, classified, managed and recorded in a consistent manner. For example, remediation of the Gloucester Landfill continued last year at an annual cost of $780,000.

Classification allows the department to determine the appropriate management method for the site. Over the past year, we classified 130 additional sites according to type, bringing the total number of classified sites to 245. The department has an aquatic site classification system to classify its aquatic sites. Any contaminated sites found in the future will be classified upon identification. We've also launched an environmental monitoring program for leased properties, and results will be available during 2001-2002.

5. Sustainable Development Strategy

An internal assessment in March 2000 of Transport Canada's progress in implementing its first Sustainable Development Strategy (SDS) revealed that significant action had been taken on approximately 85 per cent of the 47 commitments (Table 5 refers). The department's first SDS, which was tabled in Parliament in December 1997, identified eight strategic challenges aimed at fostering a sustainable transportation system that was safe, efficient, and environmentally sound for Canada's present and future generations. Many of the SDS accomplishments to date have established the groundwork necessary to support the achievement of longer-term objectives.

Table 5

Challenge[1]	Commitments	On-going	Complete	Work-in-progress (WIP)	WIP behind original schedule
1	12	9	1	1	1
2	5	5	0	0	0
3	6	1	4	1	0
4	6	4	1	1	0
5	3	0	1	0	2
6	6	1	1	1	3
7	5	2	1	1	1
8	4	4	0	0	0

1. The eight challenges are described below.

It should be noted that overall departmental performance against the first SDS is difficult to measure since performance indicators were not developed for the majority of the challenges and commitments. The department did, however, make considerable strides in developing its performance measurement framework for its second strategy (2001-2003), and work on both the SDS challenges and the sustainable transportation indicators is continuing.

Some of the accomplishments achieved last year through Transport Canada's SDS are presented below. 💻 More details on the assessment of our SDS are available on our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/sustainability/mmen.htm.

Challenge 1 — Minimize the risk of environmental damage from transportation accidents

Safety and environmental awareness continued to be promoted through the delivery of the Emergency Response Assistance Plan (ERAP) Program. Sixty new plans were reviewed and registered by Transport Canada during fiscal year 2000-01, and fifty-two existing plans were subjected to a comprehensive technical assessment and granted indefinite approval. The plans are designed to assist at major transportation accidents involving dangerous goods by providing access to expert knowledge and specialized equipment from the private sector, thereby preventing and mitigating environmental damages.

Challenge 2 — Promote "greening" of operations in the transportation sector

Table 6 illustrates Transport Canada's success in implementing its Environmental Management System (EMS), with seven of the nine targets for 2000 having been achieved (not including Target 3, which must be met by 2003). Two of the targets — water consumption and hazardous waste reduction — were revised to reflect a more practical approach. In developing Transport Canada's second SDS, an EMS management review was carried out and, as a result, six new departmental objectives and targets have now been set. 💻 Our EMS Annual Report provides further details on the objectives and targets established in 1997, and also details the successes and progress made in implementing the ISO 14000 framework throughout the department. It is available on our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/ems/EMS2000/english.html.

Table 6

1. Water Consumption 5% reduction by 2000	**Revised** Collection of water use data not cost-effective
2. Energy Consumption 5% reduction by 2000	**Completed** Baseline established for 1998-99 and reductions achieved
3. Contaminated Sites 100% identification and management by 2003	**Work in progress** Identification complete
4. Non-hazardous Waste 10% reduction by 2000	**Completed** Implemented at office facilities
5. Hazardous Waste 10% reduction by 2000	**Revised** Awaiting Environment Canada regulations on hazardous waste
6. PCBs Destruction by 2000	**Completed** 100% destruction
7. Storage Tanks Registration and upgrade by 2000	**Completed** 100% tank registration and upgrade consistent with regulations pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act*
8. Ozone-depleting Substances Inventory by 1997	**Completed** Inventory is on-line
9. Water Monitoring Monitoring at all sites by 2000	**Work in progress** Annual monitoring reports compiled from Transport Canada airport data
10. Environmental Emergency Plans Plans at all sites by 1999	**Work in progress** Plans in place at Transport Canada airports

Transport Canada participated in the development of the International Civil Aviation Organization's (ICAO) *Land Use and Environmental Control Manual*, which was completed in 2000. The manual addresses environmental management tools and best practices, and will be

presented to developing countries to help ensure appropriate environmental management at airports around the world.

Challenge 3 — Reduce air emissions from transportation sources

During 2001-2002, Transport Canada will be launching new initiatives to address the transportation sector strategy of the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*. The initiatives will address the plan's five elements — fuel efficiency, new fuels, fuel-cell vehicles, freight transportation, and urban transportation — and will have GHG reduction targets on which we will report regularly. In addition, a series of recommendations to reduce the environmental impact of aircraft noise and engine exhaust emissions were established in 2000 by the Committee on Aviation Environmental Protection of the ICAO, on which Transport Canada participates.

Challenge 4 — Promote education and awareness on sustainable transportation

A key aspect of the Sustainable Development Strategy is to make Canadians more aware of the environmental impacts of their transportation choices. Building awareness among the general public about sustainable transportation in Canada is not an easy task. It involves raising awareness about the issues themselves, as well as promoting concrete actions that individuals can take to reduce the negative impacts of transportation and improve their quality of life.

Transport Canada's Moving On Sustainable Transportation (MOST) Program, launched in September 1999, is providing $1 million over three years to assist in promoting awareness of sustainable transportation issues and encouraging concrete action by Canadians. As of March 2001, Transport Canada had committed approximately $750,000 under this program to support 20 projects. 💻 Visit the MOST web site at www.tc.gc.ca/EnvAffairs/most/About.shtml.

Challenge 5 — Assess Transport Canada's direct budgetary transfers for their environmental impact

The department's goal is to incorporate sustainable development principles in the management of its programs whenever possible. In support of this goal, the department has developed a *Strategic Environmental Assessment at Transport Canada: Policy Statement*. This policy helps ensure that the environmental effects of certain policies, proposed legislation or regulation, research and development programs/policies, and proposals governing transportation-related matters are considered before the proposals are submitted for approval by the Minister or Cabinet. 💻 For more information, please see www.tc.gc.ca/envaffairs/english/envass/SEA_E.htm.

The department also strives to ensure that recipients of Transport Canada funding can demonstrate that environmental considerations have been integrated into the work or project being funded. For example, for recipients of Airports Capital Assistance Program (ACAP) funding, this could include seeking cost-effective ways of reducing the use of raw materials and the generation of waste associated with the project or by investigating the feasibility of acquiring heavy mobile equipment that will minimize harmful emissions. Data concerning the number of ACAP recipients that disclosed environmental considerations in their applications should be available in December 2001.

Challenge 6 — Refine sustainable transportation performance indicators

Transport Canada supported and participated in the Centre for Sustainable Transportation's work on sustainable transportation indicators, which will help track Canada's progress in the area of sustainable transportation. To this end, a review of relevant worldwide activity on indicators resulted in the identification of a long list of potential indicators which were then refined through further analysis, workshops and surveys. 💻 For more information, please see the Centre's web site at www.cstctd.org.

Challenge 7 — Understand the environmental costs of transportation

A literature review of the social costs of all transportation modes, including the environmental costs, was completed on behalf of the department in December 2000. As a result, the department committed in its 2001-2003 SDS to develop a departmental position on cost internalization.
💻 The report is available at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/Soc%20Cost%20Final%20Rpt.pdf.

Challenge 8 — Develop and promote the application of cleaner transportation systems and technologies

Work is ongoing with other federal departments and industry partners to improve the energy efficiency of transportation systems, thereby reducing energy consumption and associated greenhouse gases, while taking account of any safety implications. Three major areas of work encompass urban, inter-modal freight and air transport efficiency.

Preliminary work on using cellular-equipped vehicles as traffic probes has been completed to help increase transportation efficiencies in urban areas. Work has started on improving traffic management systems, and common specifications for the establishment of Internet-based traveller information systems are also being developed.

In inter-modal freight efficiency, activities to improve port efficiency are well underway with the Port of Montreal, including improved container tracking and tracing within port boundaries. The recently completed Port Community Extranet Design project facilitates the electronic exchange of documents among trading partners.

Two initiatives will help reduce aviation-related pollution by identifying the most energy efficient flight paths. In the area of flight data monitoring, a prototype flight animator has been completed, although other activities have been slower due to major industry restructuring; significant progress is expected during 2001-2002. Work has also started on Global Positioning System (GPS) Advanced Navigation Systems.

Evolution of the Sustainable Development Strategy

Transport Canada's Sustainable Development Strategies are steps in the journey toward a more sustainable transportation system in Canada. Transport Canada's 2001-2003 strategy, which builds on the strengths of the first, was tabled in Parliament in February 2001. Key work that remained from the first SDS, such as sustainable transportation indicators, cost internalization, and strategic environmental assessment, was incorporated in the 2001-2003 SDS, with concrete and time-bound deliverables.

Although we are reporting on the SDS in terms of its contribution to our environmental objective, it should be noted that it also contributes to our efficiency and safety objectives. Future versions of the strategy will increasingly focus on the balance to be achieved in all three areas of sustainable development: environmental, social and economic.

3.4 Inside Transport Canada — The Management Agenda

Ultimate Outcomes:

- Provide managers and employees with knowledge-based functional advise and sound management systems and services.
- Contribute to the ultimate outcomes and associated strategic objectives of the three core business lines.

The challenge of the department's management agenda is to create and maintain the capacity to achieve the department's objectives and respond to the needs and priorities of Parliament, the public and central agencies. The agenda addresses the key issues that affect the business lines' ability to deliver their core services. The management agenda reflects the need — post-program review and in an increasingly global, knowledge economy — to change the way we manage people, funds, information and technology to reflect modern workplace values and practices.

Here are some of the things we've been working on:

1. Workforce Renewal

Recruitment

Over the past year, Transport Canada launched several initiatives to address the challenges associated with an aging workforce and ensure its ability to recruit, develop and retain the talent and expertise necessary to continue to deliver core services. As an example, from the time the Regulatory Recruitment Campaign began in December 1999, until June 2001, Transport Canada had filled approximately 93 entry-level inspector positions (pilots, technical inspectors and aircraft certification engineers). The department continues to work closely with the Public Service Commission to implement competency profiles and behavioural interviewing techniques that have allowed it to meet ongoing operational requirements. We have also developed an implementation strategy for a new diversity management framework that will allow the department to better plan for a workforce that matches the availability of designated groups in the Canadian labour market.

Transport Canada has taken steps to ensure it continues to have the talent and expertise necessary to fulfil operational responsibilities. By the end of 2005-2006, 25 per cent of full-time employee will be eligible for retirement, and by the end of 2009 -2010, 43 per cent of current full-time employees will be eligible for retirement. Of particular note is the anticipated decline in the number of senior managers, since 80 per cent will become eligible for retirement by 2009-2010. While this demographic challenge is not unique to Transport Canada, it is a reality for which the department is now planning.

Retention and Learning

The department has completed preliminary work on the development of an information base designed to better understand retention and attrition issues. The proposed implementation of an exit interview program will allow the department to identify the top reasons why employees choose to leave the department, thereby allowing for potential revisions to existing policies or practices.

Studies have been completed on the evaluation of current learning and training processes within the department. As part of its ongoing efforts to move to a learning organization, Transport Canada is undertaking a review of the department's Career and Continuous Learning Centre, and examining alternative delivery modes for existing services.

Several initiatives have been implemented to address the critical transfer of knowledge, to ensure that, as employees retire, the department does not lose the knowledge, expertise and experience that

has been developed from years of on-the-job training. This includes the development of a risk management framework, where the impact of the departing subject matter experts is assessed and reported to departmental management. In addition, succession planning for critical senior management positions has been introduced in an effort to avoid potential impacts on core departmental services in upcoming years.

Finally, the department completed key phases of a pilot project involving a new employee performance management system, to provide innovative peer and upward feedback on employee performance, and contribute to the development of customized learning plans for individual employees and managers.

2. Modern Comptrollership

In August 1999, Transport Canada accepted an invitation to become a pilot department in the modernization of comptrollership across the Government of Canada. The full implementation of modern comptrollership is a management improvement task that will span a number of years. Results have been achieved this past year in each of the following six priority areas of this initiative.

a) **Leadership**. A strong senior governance structure continues to demonstrate the department's commitment to the full implementation of this management reform. As a result of the senior management commitment and interest, modern comptrollership and its component parts were often included on various management agendas, retreats and conferences. The senior executive team reviewed the comptrollership baseline assessment, conducted last year, and approved an action plan to strengthen areas of deficiency. The modern comptrollership approach and related benefits have been promoted at every headquarters and regional senior management forum, resulting in a raised awareness and additional invitations to present further sessions in our various service lines. During the year, a Transport Canada Comptrollership Intranet site was launched to communicate essential information on this initiative and provide links to other sites. There were 2,031 hits on this site over the three-month period September to November 2000.

b) **Human resource capacity**. A review was undertaken to ensure that Transport Canada's core management competencies cover those required for the implementation of modern comptrollership. As well, the review matched current management training curricula to the core competencies that will be required of managers with respect to this more modern management approach. In-house training and orientation courses now include specific references to the requirements of modern comptrollership, and sources of additional comptrollership-related training have been made available.

c) **Values and ethics**. Twelve dialogue sessions with 150 participants were held on values in the workplace. Participants included managers, staff, management trainees, and summer students. A discussion guide was designed to facilitate these exchanges, and a summary report provided case studies and real-life work situations in which values played a significant part. The results endorsed Transport Canada's existing set of values but suggested that consistent behaviours expected in various situations were not well-defined or understood. A second guide was then produced that will be used in continuing conversations with managers and staff to identify those behaviours in the work environment that need to be discussed, understood, and embraced to substantiate our joint commitment to the department's values. The consideration of values and ethics has resulted in the inclusion of related questions in upward feedback documentation. As well, a presentation and discussion of the department's values was featured in the Transport Canada Senior Managers Conference last fall, which was attended by 155 senior managers from across the country.

d) **Performance information**. A Transport Canada performance logic model, introduced last year to better depict the results we want to achieve, was widely adopted during 2000-2001. Several of the department's organizations implemented improvements in defining performance frameworks and in the measurement of results, including Civil Aviation, Sustainable Development, Rail Safety, Intelligent Transportation Systems and Human Resources. Marine Safety and Transportation of Dangerous Goods organizations have also made progress in defining the results to be achieved. A continued improvement in the department's performance information is the item of highest priority in the Comptrollership Action Plan. Our senior executive team has undertaken to steer this effort, and additional resources have been allocated to provide advice and assistance to departmental managers as they undertake to bette r define service line results and their linkage to resources.

e) **Integrated risk management**. Transport Canada remains a leader in the federal government with respect to risk management awareness and activities, particularly because of the department's heavy orientation to safety. For example, risk training for civil aviation inspectors continued last year with approximately 45 per cent now having completed training. Several other areas in the department — Airports, Finance, and Communications — also have in place risk management processes and tools, and the Security and Emergency Preparedness organization is developing its business planning approach to specifically include the principles and benefits of risk management. A draft Risk Management Policy, which is now in final consultations and will expand the application of this discipline across the department, was presented to all headquarters and regional management committees and to the senior executive team. As a result of these discussions, more managers are recognizing the influence of risk management on business planning and resource application.

f) **Control systems**. The development of the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS) continued on target through 2000 -2001. The Auditor General reported this year that the essential elements of internal control are in place, but that the internal audit role required strengthening. Steps have now been taken to ensure the role of internal audit evolves to address a hierarchy of emerging control issues. Web sites were established which provide tool kits and techniques to better manage and control issues related to human resources and information management and technology. A review of corporate functions identified more affordable and effective ways of doing business, as well as process improvements in accounting operations and in managing IM/IT infrastructure.

3. Financial Information Strategy

Transport Canada's implementation of the government-wide Financial Information Strategy (FIS) initiative has provided a solid foundation on which to move forward on the department's management agenda. Implementation was completed on time, by March 31, 2001, and included the required policy and system changes in support of accrual accounting, as well as the identification and valuation of capital assets with an historical cost in excess of $5.5 billion. These changes will provide more complete information for corporate decision-making. Financial and materiel management staff have received extensive training and will be working with managers over the coming years so that the department, and ultimately citizens, may more fully benefit from the newly available and improved financial information.

4. Technology

Our technology priorities have been driven by business requirements and have included improving service delivery in all parts of the department, finding new cost effective ways to meet citizen needs for access to public information, protecting privacy, responding in a more timely way to letters and questions, and engaging stakeholders in the policy development process. The results of these technology priorities included:

- renewal of Transport Canada's information and technology infrastructure to ensure we have the capacity to deliver on our service objectives and better serve the three core business lines;
- implementation of secure messaging / remote access for departmental employees, consistent with the Government of Canada Public Key Infrastructure (PKI) initiative;
- improvements in employee and public access to integrated information through the use of common WEB technologies;
- partial implementation (full implementation by end of 2002) of the government-wide shared system solution for electronic document management to organize and store electronic information effectively;
- the enhancement and support of departmental application systems to meet both central agency and departmental information and resource management requirements (e.g., Comptrollership, Financial Information Strategy, Universal Classification Standard, Government On-line);
- development of a Business Resumption Planning/Disaster Recovery Plan for critical corporate functions;
- progress toward establishing national standards for service delivery; and
- a 10 per cent reduction in operating costs for support services including Help Desk, Desktop, LAN Server and e-mail (representing a $200,000 reduction in fiscal year 2000-2001).

Government On-Line

To help advance the Government On-Line (GOL) agenda, Transport Canada undertook a number of activities, including the establishment of a senior level steering committee and project office. Extensive client consultations were conducted across the country, resulting in the creation of a strategic plan for GOL. At the same time, the department improved its web presence by implementing the government's common look and feel strategy. We also completed 32 GOL related projects that enhanced services or improved the accessibility of information. One such project is the Accessible Transportation Portal, which will allow persons with disabilities to have faster and easier access to information on policies, programs and services related to accessible transportation throughout Canada. Another example is the online access to the Civil Aviation Daily Occurrence Reporting System (CADORS). CADORS data is used to provide timely information concerning operational occurrences within the national civil air transportation system and is used in the early identification of potential aviation hazards and system deficiencies.

In addition to Transport Canada's regulatory and policy functions, the department has a responsibility and an obligation to contribute to Canada's success in the knowledge economy, particularly as it relates to Canada's transportation infrastructure and related services. Government On-Line (GOL) and electronic service delivery (ESD) will re-shape how the department conducts its business. Information access, sharing and flow will all dramatically increase, driving up the speed of doing business and driving down and distributing decision making in the organization. Management and sharing of intellectual capital (e.g., knowledge, information, data, human resource expertise, business processes) will become increasingly important the more an organization participates in the knowledge economy and does business on line.

The department will continue its efforts on GOL and has committed $5 million annually for the next three years to ensure progress. Partnerships have been created with several other federal departments and provincial governments to conduct horizontal initiatives. Transforming operations

through the use of modern technology will be the focus for the foreseeable future and Transport Canada is now well-positioned to achieve this.

More information on this initiative is available at www.gol-ged.gc.ca/index_e.asp.

5. Internal Communications Plan

Effective internal communications is an integral part of every manager's job, and Transport Canada supports this belief through a strong commitment to ongoing and regular face-to-face communications. Transport Canada's internal communications plan, *People Talking to People*, has been promoted widely throughout the department over the past three years, and has resulted in a stronger commitment to effective communications between managers and staff. *Face-to-Face*, our philosophy on internal communications, has further reinforced the commitment to good communications.

Following consultations with employees, a two-day departmental internal communications course was developed and launched in June 2001. Although more feedback will be available in the coming months, to date, the course has received excellent reviews from participants.

6. Materiel Management

To support the management of its fixed custodial assets, Transport Canada uses the Integrated Departmental Financial and Materiel Management System (IDFS). The system is used to record and report fixed asset accounting information on an accrual basis, and to manage and track all departmental assets over a certain threshold. IDFS is key in accommodating the Financial Information Strategy because the system is an accrual, double-entry-based accounting system.

7. Procurement and Contracting

As in any organization, procurement and contracting are important functions in support of program delivery. Transport Canada maintains procurement and contracting specialists at its Ottawa headquarters, and in most regions, to assist in the development of procurement plans and strategies and to establish the appropriate framework to oversee procurement and contracting activities within its delegated authorities. The department uses the services of Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to provide contracting services to departmental managers when the requirements exceed the department's authorities or when special conditions require the expertise of PWGSC. As with materiel management (see above), IDFS is used to capture transactions and to report to central agencies.

4.0 Financial Tables

Table A — Summary of Appropriations

1	Operating expenditures[1]	159,963	185,597	**181,444**
5	Capital expenditures	81,395	81,395	**72,859**
10	Grants and Contributions	284,668	267,899	**232,465**
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	122,141	38,641	**33,847**
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	48,378	49,000	**38,560**
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	170,304	231,603	**231,603**
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	52	52	**52**
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	11,315	11,709	**11,709**
(S)	Contributions to employee benefit plans	48,401	54,317	**54,317**
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,631	2,474	**2,474**
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	47,600	46,934	**46,934**
(S)	Collection agency fees	-	4	**4**
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	11,546	**9,453**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Vote 1 actual spending is net of $317 million in respendable revenues (these revenues were formerly referred to as "revenues credited to the Vote").

Transport Canada's 2000-2001 net spending totalled $916 million, resulting in a surplus of $65 million — less than seven per cent of the available authorities. As part of its financial management strategy, the department carried forward $25 million of the surplus to fund future-year requirements. Also as part of the financial strategy, Marine Atlantic lapsed $10 million as part of an agreement to repay previous years' funding for the purchase of a new ferry vessel. Most of the remaining surplus was concentrated in three Contribution programs (Port Divestiture Fund, National Safety Code, highway agreements).

Table B — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Policy	193	24,724	532	62,662	218,682	306,600	50	306,550
	193	*53,666*	*645*	*58,945*	*280,603*	*393,859*	*200*	*393,659*
	217	**52,868**	**368**	**58,509**	**270,163**	**381,908**	**618**	**381,290**
Programs and Divestiture	503	79,217	62,217	270,991	122,141	534,566	228,687	305,879
	524	*99,592*	*42,835*	*252,502*	*38,641*	*433,570*	*264,259*	*169,311*
	515	**94,538**	**37,941**	**217,573**	**33,847**	**383,899**	**260,776**	**123,123**
Safety and Security	2699	306,304	13,955	9,930	-	330,189	46,890	283,299
	2843	*316,835*	*26,487*	*15,095*	-	*358,417*	*51,486*	*306,931*
	2791	**317,158**	**24,393**	**15,026**	**-**	**356,577**	**53,999**	**302,578**
Departmental Administration	676	76,131	4,691	-	-	80,822	702	80,120
	845	*101,161*	*11,428*	-	-	*112,589*	*1,319*	*111,270*
	883	**100,513**	**10,157**	**-**	**-**	**110,670**	**1,941**	**108,729**
Total	4071	486,376	81,395	343,583	340,823	1,252,177	276,329	975,848
	4405	*571,254*	*81,395*	*326,542*	*319,244*	*1,298,435*	*317,264*	*981,171*
	4406	**565,077**	**72,859**	**291,108**	**304,010**	**1,233,054**	**317,334**	**915,720**
Other Revenues and Expenditures:								
– Non-respendable revenues (☞ Table E)								16,000
								16,000
								108,486
– Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								46,098
								48,870
Net Cost of the Program								1,005,946
								1,014,041
								856,104

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, collection agency fees, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. 2. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

4.0 Financial Tables

Table A — Summary of Appropriations

Vote				
1	Operating expenditures[1]	159,963	185,597	**181,444**
5	Capital expenditures	81,395	81,395	**72,859**
10	Grants and Contributions	284,668	267,899	**232,465**
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	122,141	38,641	**33,847**
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	48,378	49,000	**38,560**
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	170,304	231,603	**231,603**
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	52	52	**52**
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	11,315	11,709	**11,709**
(S)	Contributions to employee benefit plans	48,401	54,317	**54,317**
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,631	2,474	**2,474**
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	47,600	46,934	**46,934**
(S)	Collection agency fees	-	4	**4**
(S)	Spending of proceeds from the disposal of surplus Crown assets	-	11,546	**9,453**
	Total Budgetary			

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Vote 1 actual spending is net of $317 million in respendable revenues (these revenues were formerly referred to as "revenues credited to the Vote").

Transport Canada's 2000-2001 net spending totalled $916 million, resulting in a surplus of $65 million — less than seven per cent of the available authorities. As part of its financial management strategy, the department carried forward $25 million of the surplus to fund future-year requirements. Also as part of the financial strategy, Marine Atlantic lapsed $10 million as part of an agreement to repay previous years' funding for the purchase of a new ferry vessel. Most of the remaining surplus was concentrated in three Contribution programs (Port Divestiture Fund, National Safety Code, highway agreements).

Table B — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Policy	193	24,724	532	62,662	218,682	306,600	50	306,550
	193	*53,666*	*645*	*58,945*	*280,603*	*393,859*	*200*	*393,659*
	217	**52,868**	**368**	**58,509**	**270,163**	**381,908**	**618**	**381,290**
Programs and Divestiture	503	79,217	62,217	270,991	122,141	534,566	228,687	305,879
	524	*99,592*	*42,835*	*252,502*	*38,641*	*433,570*	*264,259*	*169,311*
	515	**94,538**	**37,941**	**217,573**	**33,847**	**383,899**	**260,776**	**123,123**
Safety and Security	2699	306,304	13,955	9,930		330,189	46,890	283,299
	2843	*316,835*	*26,487*	*15,095*		*358,417*	*51,486*	*306,931*
	2791	**317,158**	**24,393**	**15,026**	**-**	**356,577**	**53,999**	**302,578**
Departmental Administration	676	76,131	4,691		-	80,822	702	80,120
	845	*101,161*	*11,428*			*112,589*	*1,319*	*111,270*
	883	**100,513**	**10,157**	**-**	**-**	**110,670**	**1,941**	**108,729**
Total	4071	486,376	81,395	343,583	340,823	1,252,177	276,329	975,848
	4405	*571,254*	*81,395*	*326,542*	*319,244*	*1,298,435*	*317,264*	*981,171*
	4406	**565,077**	**72,859**	**291,108**	**304,010**	**1,233,054**	**317,334**	**915,720**
Other Revenues and Expenditures:								
Non-respendable revenues (Table E)								16,000
								16,000
								108,486
Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								46,098
								48,870
Net Cost of the Program								1,005,946
								1,014,041
								856,104

Due to rounding, columns may not add to totals shown

Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, collection agency fees, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. Includes statutory payments for Victoria Bridge, Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

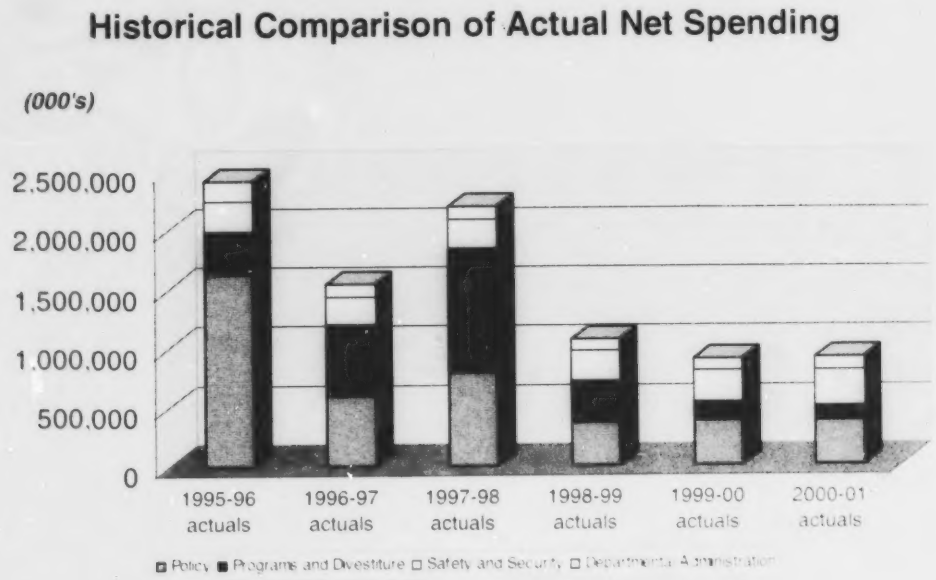
Normal font denotes planned spending. *Italics* font denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues

Table C — Historical Comparison of Net Spending

Policy	366,570	378,319	306,550	393,659	**381,290**
Programs and Divestiture	359,733	166,333	305,879	169,311	**123,132**
Safety and Security	252,783	264,962	283,299	306,931	**302,578**
Departmental Administration	93,057	94,311	80,120	111,270	**108,729**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

The table below illustrates Transport Canada's expenditure reductions since its evolution from owner-operator to regulator and policy-maker.



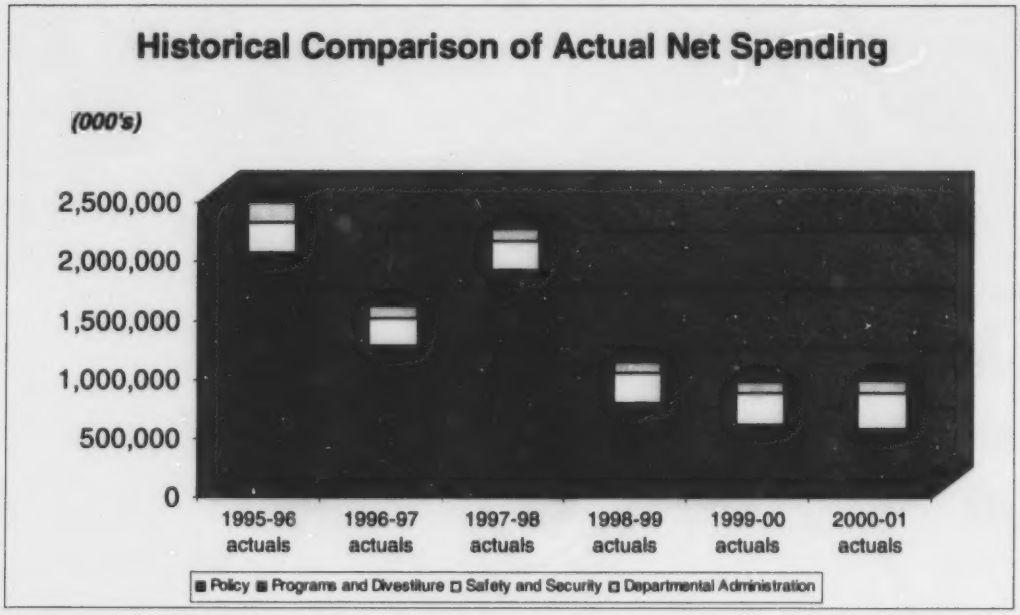
Note: does not include spending related to the Air Navigation System, which was transferred to NAV CANADA in November 1996.

Table C — Historical Comparison of Net Spending

Policy	366,570	378,319	306,550	393,659	**381,290**
Programs and Divestiture	359,733	166,333	305,879	169,311	**123,132**
Safety and Security	252,783	264,962	283,299	306,931	**302,578**
Departmental Administration	93,057	94,311	80,120	111,270	**108,729**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

The table below illustrates Transport Canada's expenditure reductions since its evolution from owner-operator to regulator and policy-maker.

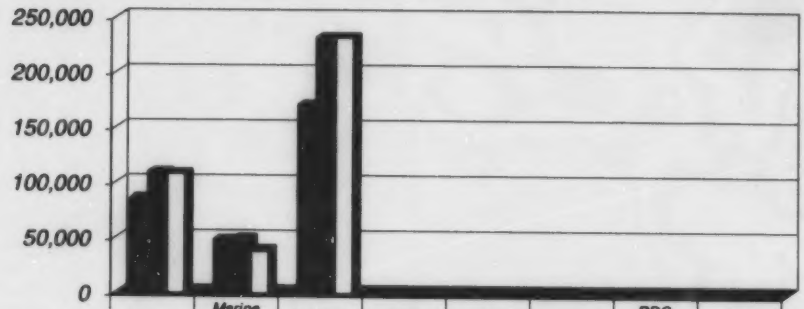


Note: does not include spending related to the Air Navigation System, which was transferred to NAV CANADA in November 1996.

Table D — Resource Requirements by Organization and Business Line

The following charts illustrate the net resource allocations (planned, final authorities and actual expenditures) between accountable organizations within each business line.

Policy. Net expenditures within the Policy business line totalled $381 million. As clearly illustrated, the Crown corporation (Marine Atlantic and VIA Rail) spending accounted for $270 million, or almost 71 per cent of all spending. Most (28 per cent) of the remaining spending was related to grants and contributions and operating costs at headquarters. Although the regional offices play a role in the monitoring and analysis of the transportation system, most of this business line's work has a national focus and is carried out at the Ottawa offices.



($000's)	ADM HQ	Marine Atlantic Inc.	VIA Rail Inc.	RDG Atlantic	RDG Québec	RDG Ontario	RDG Prairie and Northern	RDG Pacific
■ Planned	84,959	48,378	170,304	636	321	274	1,252	425
■ Authorities	109,554	49,000	231,603	502	469	474	1,198	859
□ Actuals	107,888	38,560	231,603	386	449	455	1,028	920

Safety and Security. The Safety and Security business line had total net expenditures of $303 million, most of which was for operating costs. The spending pattern in this business line, which is fairly stable, highlights the different roles of the regional and headquarters offices. There is a more national focus at headquarters that reflects the responsibility for developing legislation, regulations and standards, prevention strategies and programs, oversight and intervention strategies, and for research and development projects. In addition, four of the service lines — road safety, multi-modal safety, research and development, and aircraft services — exist only within headquarters and contribute to the higher concentration of expenditures in that area. Headquarters spending levels represent 61 per cent of total business line spending. The regions have a more direct role in terms of their inspection, oversight and intervention activities.

($000's)	ADM HQ	RDG Atlantic	RDG Québec	RDG Ontario	RDG Prairie and Northern	RDG Pacific
■ Planned	191,550	15,099	18,494	19,583	21,051	17,522
□ Authorities	188,419	18,075	25,247	25,324	26,664	23,202
■ Actuals	185,976	17,847	24,586	25,420	26,299	22,451

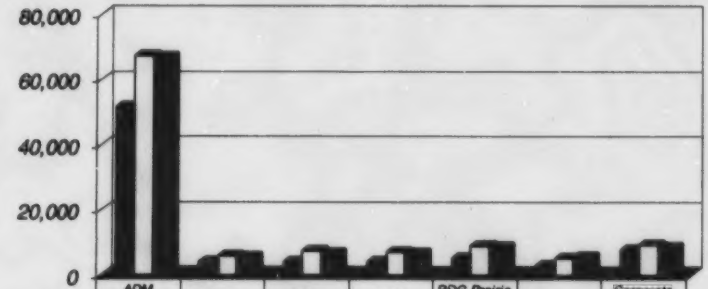
Table D — Resource Requirements by Organization and Business Line *(cont'd)*

Programs and Divestiture. Business line net expenditures were $123 million, which reflects the collection of $261 million of respendable revenues. Most of the overall spending was concentrated on grants and contributions and operating costs. Crown corporation spending (Jacques Cartier and Champlain Bridges) represented almost 9 per cent of the spending. The $88 million variance between the planned and actual spending for JCCB is due to delays in re-decking work that was deferred to 2001-2002.

($000's)	ADM HQ	JCCB Inc.	RDG Atlantic	RDG Québec	RDG Ontario	RDG Prairie and Northern	RDG Pacific
Planned	119,074	122,141	13,236	16,837	9,766	10,100	14,727
Authorities	(37,967)	38,641	18,378	77,856	20,790	21,808	29,805
Actuals	(68,395)	33,847	15,811	74,578	19,865	20,475	26,941

Headquarters year-end actual expenditures were less than planned for several reasons, including a $34 million reduction in the New Brunswick Highway Improvement Program, a $25 million increase in respendable revenues, and a $19 million reduction in transfer payments in Port Divestiture Fund (PDF) due to divestiture delays. In addition, $40 million in Airports Capital Assistance Program payments and $46 million in PDF payments originally included in headquarters planned spending were ultimately made in the regions. The overall resource fluctuation between headquarters and the regions is primarily because the respendable revenues from airport lease and chattel payments are managed and collected only at the headquarters office. In comparison with the other regions, higher spending in the Quebec region is the result of a one-time grant of $36 million paid to the Province of Quebec for the transfer of ferry facilities; this payment was funded from the Port Divestiture Fund.

Departmental Administration. Total net expenditures in the Departmental Administration business line were $109 million, of which most were related to operating costs. This business line provides essential support services to all departmental organizations, and many of the functions are unique to headquarters (Offices of the Minister and Deputy Minister, General Counsel), which accounts for the fact that 70 per cent of the business line spending is made in headquarters.



($000's)	ADM Corporate Services	RDG Atlantic	RDG Québec	RDG Ontario	RDG Prairie and Northern	RDG Pacific	Corporate Management Groups 1
Planned	51,423	4,195	4,164	4,097	5,418	3,062	7,741
Authorities	67,321	5,869	7,481	6,976	9,127	5,306	9,186
Actuals	66,987	5,520	6,739	6,818	8,416	5,742	8,527

1. Includes Offices of the Minister and Deputy Minister, Communications, and General Counsel

Table E — Revenues

Respendable Revenues					
Policy					
• International marketing	1,060	658	50	200	**618**
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	16,911	17,575	5,449	9,307	**11,178**
• Airports — Rentals	11,981	7,245	8,302	9,817	**9,328**
• Airports — Concessions	21,408	13,695	4,923	4,963	**4,313**
• Airports — Landing fees	22,804	18,771	9,174	9,389	**9,451**
• Airports — General terminal fees	16,924	13,530	5,241	5,652	**5,625**
• Airports — Lease and chattel payments	190,205	214,480	194,070	223,806	**219,273**
• Miscellaneous	3,295	3,474	1,527	1,325	**1,608**
	283,528	288,770	228,687	264,259	**260,776**
Safety and Security					
• Aviation safety fees	10,406	12,333	12,234	12,234	**12,922**
• Revenues from NAV CANADA — Aircraft services	5,381	2,394	2,622	2,622	**2,434**
• Road safety fees	305	330	350	350	**353**
• Marine safety fees	8,252	8,791	7,439	9,439	**9,188**
• Recoveries from other government departments — Aircraft services	23,047	24,712	22,093	24,689	**25,085**
• Short line rail inspections	59	88	63	63	**131**
• Recoveries from research and development activities	6,293	4,962	2,064	2,064	**2,444**
• Miscellaneous	2,877	3,244	25	25	**1,442**
	56,620	56,854	46,890	51,486	**53,999**
Departmental Administration					
• Recoveries for training and computer services	377	642	269	560	**779**
• Lease revenue	712	906	433	649	**913**
• Miscellaneous	901	240	-	110	**249**
	1,990	1,788	702	1,319	**1,941**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table E — Revenues

Respendable Revenues					
Policy					
• International marketing	1,060	658	50	200	**618**
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	16,911	17,575	5,449	9,307	**11,178**
• Airports — Rentals	11,981	7,245	8,302	9,817	**9,328**
• Airports — Concessions	21,408	13,695	4,923	4,963	**4,313**
• Airports — Landing fees	22,804	18,771	9,174	9,389	**9,451**
• Airports — General terminal fees	16,924	13,530	5,241	5,652	**5,625**
• Airports — Lease and chattel payments	190,205	214,480	194,070	223,806	**219,273**
• Miscellaneous	3,295	3,474	1,527	1,325	**1,608**
	283,528	288,770	228,687	264,259	**260,776**
Safety and Security					
• Aviation safety fees	10,406	12,333	12,234	12,234	**12,922**
• Revenues from NAV CANADA — Aircraft services	5,381	2,394	2,622	2,622	**2,434**
• Road safety fees	305	330	350	350	**353**
• Marine safety fees	8,252	8,791	7,439	9,439	**9,188**
• Recoveries from other government departments — Aircraft services	23,047	24,712	22,093	24,689	**25,085**
• Short line rail inspections	59	88	63	63	**131**
• Recoveries from research and development activities	6,293	4,962	2,064	2,064	**2,444**
• Miscellaneous	2,877	3,244	25	25	**1,442**
	56,620	56,854	46,890	51,486	**53,999**
Departmental Administration					
• Recoveries for training and computer services	377	642	269	560	**779**
• Lease revenue	712	906	433	649	**913**
• Miscellaneous	901	240	-	110	**249**
	1,990	1,788	702	1,319	**1,941**
Total Respendable	342,138	347,411	276,329	317,264	**317,334**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table E — Revenues *(cont'd)*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Non-respendable revenues					
Tax revenues:					
• Goods and services tax	25,164	25,633	-	-	**21,678**
• Air transportation tax	294,793	2,859	-	-	**-**
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,635	4,625	6,000	6,000	**4,098**
• Hopper car leases	11,690	13,021	10,000	10,000	**13,577**
• Return on investments	9,628	22,527	-	-	**42,364**
• Refunds of previous years' expenditures	8,929	3,370	-	-	**657**
• Adjustments to previous years' payables	7,286	6,224	-	-	**15,193**
• Privileges, licences and permits	47	44	-	-	**196**
• Fines	486	754	-	-	**626**
• Proceeds from sales	655	4,169	-	-	**49**
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	2,015	2,642	-	-	**9,438**
• Miscellaneous	119	2,382	-	-	**609**
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table F — Statutory Payments

Business Line ($000s)	Actual 1998-99	Actual 1999-2000	2000-2001 Planned Spending	2000-2001 Total Authorities	2000-2001 Actual Spending
Policy					
• Employee benefit plans	2,377	2,542	2,423	2,776	**2,776**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	-	-	11,547	**9,453**
• Refunds of previous years' expenditures	176	-	-	-	-
	2,553	2,542	2,423	14,323	**12,229**
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	8,800	7,863	5,524	5,982	**5,982**
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	4,958	13,445	11,315	11,709	**11,709**
• Northumberland Strait Crossing subsidy	-	45,881	47,600	46,934	**46,934**
• Transition period payments to NAV CANADA	215,833	-	-	-	-
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	391	2,331	1,631	2,474	**2,474**
• Collection agency fees	1	-	-	-	-
• Refunds of previous years' expenditures	123	1,013	-	-	-
	230,106	70,533	66,070	67,099	**67,099**
Safety and Security					
• Employee benefit plans	30,737	33,064	33,083	35,701	**35,701**
• Refunds of previous years' expenditures	2	-	-	-	-
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	2,495	-	-	-
	30,739	35,559	33,083	35,701	**35,701**
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	8,400	8,473	7,371	9,858	**9,858**
• Minister's allowances	50	51	52	52	**52**
• Collection agency fees	-	8	-	4	**4**
• Refunds of previous years' expenditures	534	44	-	-	-
	8,984	8,576	7,423	9,914	**9,914**
Total Statutory Payments	**272,382**	**117,211**	**108,999**	**127,036**	**124,942**

Due to rounding, columns may not add to totals shown

Table E — Revenues *(cont'd)*

Non-respendable revenues					
Tax revenues:					
• Goods and services tax	25,164	25,633	-	-	**21,678**
• Air transportation tax	294,793	2,859	-	-	**-**
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,635	4,625	6,000	6,000	**4,098**
• Hopper car leases	11,690	13,021	10,000	10,000	**13,577**
• Return on investments	9,628	22,527	-	-	**42,364**
• Refunds of previous years' expenditures	8,929	3,370	-	-	**657**
• Adjustments to previous years' payables	7,286	6,224	-	-	**15,193**
• Privileges, licences and permits	47	44	-	-	**196**
• Fines	486	754	-	-	**626**
• Proceeds from sales	655	4,169	-	-	**49**
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	2,015	2,642	-	-	**9,438**
• Miscellaneous	119	2,382	-	-	**609**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table F — Statutory Payments

Policy					
• Employee benefit plans	2,377	2,542	2,423	2,776	**2,776**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	-	-	11,547	**9,453**
• Refunds of previous years' expenditures	176	-	-	-	-
	2,553	2,542	2,423	14,323	**12,229**
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	8,800	7,863	5,524	5,982	**5,982**
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	4,958	13,445	11,315	11,709	**11,709**
• Northumberland Strait Crossing subsidy	-	45,881	47,600	46,934	**46,934**
• Transition period payments to NAV CANADA	215,833	-	-	-	-
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	391	2,331	1,631	2,474	**2,474**
• Collection agency fees	1	-	-	-	-
• Refunds of previous years' expenditures	123	1,013	-	-	-
	230,106	70,533	66,070	67,099	**67,099**
Safety and Security					
• Employee benefit plans	30,737	33,064	33,083	35,701	**35,701**
• Refunds of previous years' expenditures	2	-	-	-	-
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	2,495	-	-	-
	30,739	35,559	33,083	35,701	**35,701**
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	8,400	8,473	7,371	9,858	**9,858**
• Minister's allowances	50	51	52	52	**52**
• Collection agency fees	-	8	-	4	**4**
• Refunds of previous years' expenditures	534	44	-	-	-
	8,984	8,576	7,423	9,914	**9,914**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table G — Transfer Payments

[illegible] ($000s)	Actual 1998-99	Actual 1999-2000	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Grants					
Policy	22,040	22,040	22,040	22,548	**22,548**
Programs and Divestiture	-	-	-	36,300	**36,300**
Safety and Security	100	100	100	115	**115**
Departmental Administration	-	-	-	-	**-**
Total Grants	22,140	22,140	22,140	58,963	**58,963**
Contributions					
Policy	41,113	41,359	40,622	36,397	**35,961**
Programs and Divestiture[1]	466,567	258,018	270,991	216,202	**181,273**
Safety and Security	11,917	11,729	9,830	14,980	**14,911**
Departmental Administration	-	-	-	-	**-**
Total Contributions	519,597	311,106	321,443	267,579	**232,145**
Total Transfer Payments	**541,736**	**333,246**	**343,583**	**326,542**	**291,108**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Table H — Capital Spending

Business Line ($000s)	Actual 1998-99	Actual 1999-2000[1]	2000-2001 Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Policy	12,758	560	532	645	368
Programs and Divestiture	44,771	59,257	62,217	42,835	37,941
Safety and Security	14,128	7,178	13,955	26,487	24,393
Departmental Administration	6,859	5,986	4,691	11,428	10,157
Total Capital Spending	**78,516**	**72,987**	**81,395**	**81,395**	**72,859**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes proceeds from the disposal of surplus Crown assets.

Table G — Transfer Payments

Grants					
Policy	22,040	22,040	22,040	22,548	**22,548**
Programs and Divestiture	-	-	-	36,300	**36,300**
Safety and Security	100	100	100	115	**115**
Departmental Administration	-	-	-	-	**-**
Total Grants	22,140	22,140	22,140	58,963	**58,963**
Contributions					
Policy	41,113	41,359	40,622	36,397	**35,961**
Programs and Divestiture[1]	466,567	258,018	270,991	216,202	**181,273**
Safety and Security	11,917	11,729	9,830	14,980	**14,911**
Departmental Administration	-	-	-	-	**-**
Total Contributions	519,597	311,106	321,443	267,579	**232,145**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Table H — Capital Spending

Policy	12,758	566	532	645	**368**
Programs and Divestiture	44,771	59,257	62,217	42,835	**37,941**
Safety and Security	14,128	7,178	13,955	26,487	**24,393**
Departmental Administration	6,859	5,986	4,691	11,428	**10,157**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes proceeds from the disposal of surplus Crown assets.

5.0 Supplementary Information

5.1 Our Office Locations

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web Site:
www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
(613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
(506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
(514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
(416) 952-2170

Prairie and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
(204) 984-8105

Pacific Region
620–800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
(604) 666-3518

Index

A

Air Pollution · 28
Air Transportation Industry · 23

C

Canada Shipping Act 2001 · 19
Civil Aviation Tribunal · 18
Climate Change · 27

D

Departmental Administration
(business line) · 7
Direction 2006
(Rail Safety) · 16

E

Environmental Assessment · 28

F

Financial Information Strategy (FIS) · 35
Flight 2005: A Civil Aviation Safety
Framework for Canada · 17

G

Government On-Line (GOL) · 36

I

Internal Communications Plan · 37

M

Marine Industry · 25
Materiel Management · 37
Modern Comptrollership · 34
Motor Vehicle Transport Act, 1987 · 18

O

Oversight and Intervention · 19

P

Policy
(business line) · 6
Procurement and Contracting · 37
Programs and Divestiture
(business line) · 6

R

Rail Industry · 22
Regulatory Reform · 18
Research and Development · 20
Road Infrastructure · 25
Road Safety Vision 2001/2010 · 17

S

Safety and Security
(business line) · 6
Safety Statistics for 2000
(Table 2) · 15
Site Remediation · 29
Sustainable Development Strategy · 29

T

Transportation of Dangerous Goods 19

W

Workforce Renewal · 33

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2001

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement
Document pilote

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/14-2001
ISBN 0-660-61735-8

Avant-propos

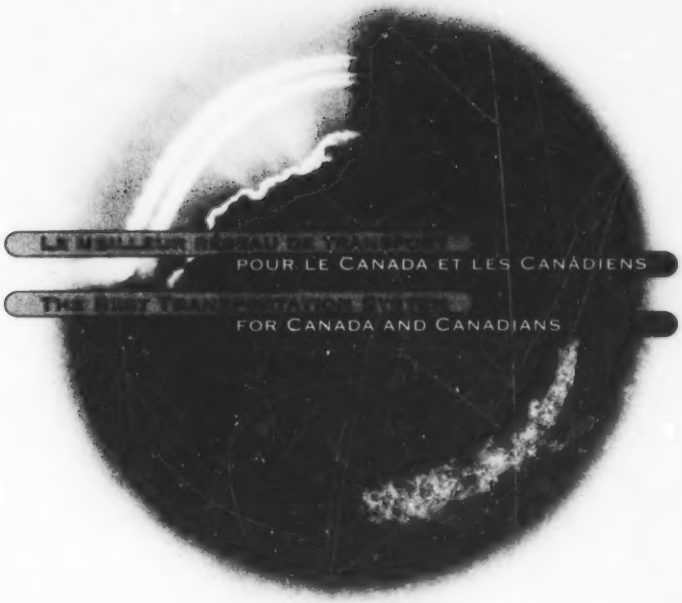
Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* : *Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'est engagé à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les retombées et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Plus tôt cette année, les ministères et les organismes ont été invités à rédiger leurs rapports en appliquant certains principes. Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats, soit les avantages dévolus aux Canadiens et Canadiennes, plutôt que sur les activités. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte et le rattacher aux engagements antérieurs, tout en expliquant les écarts. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer clairement les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires et des Canadiens et Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes précités et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification.

Le présent rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante :
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp
Les observations ou les questions peuvent être adressées directement au webmestre de ce site Web ou à l'organisme suivant :
Direction de la Gestion des résultats et des rapports
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
Téléphone : (613) 957-7167 – Télécopieur : (613) 957-7044



Transports Canada
Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2001

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

Sommaire **1**

Message du Ministre **3**

1.0 Introduction à Transports Canada **4**

1.1 Qui nous sommes 4
1.2 Mandat législatif 4
1.3 Nos objectifs stratégiques 4
1.4 Priorités du Ministère 5
1.5 Nos partenaires 5
1.6 Structure des secteurs d'activités 6

2.0 Contexte sociétal **8**

2.1 Répercussions des transports 8
2.2 Discours du Trône de 2001 8
2.3 Définition des défis 9
2.4 Examen de la *Loi sur les transports au Canada* 12
2.5 Nouvelles mesures en matière de sûreté de l'aviation 12

3.0 Rendement du Ministère **13**

3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques 13
3.2 Aperçu des dépenses du Ministère 14
3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique 15
3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr 15
3.3.2 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada 22
3.3.3 Protéger l'environnement physique 27
3.4 Coup d'œil sur Transports Canada — Le programme de gestion 33

4.0 Tableaux financiers **38**

5.0 Information supplémentaire **47**

5.1 Nos bureaux 47

Index **48**

Liste des tableaux financiers

Tableau A — Sommaires des crédits **38**

Tableau B — Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles ..**39**

Tableau C — Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs **40**

Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités **41**

Tableau E — Recettes **43**

Tableau F — Paiements législatifs **45**

Tableau G — Paiements de transfert **46**

Tableau H — Dépenses en immobilisations **46**

Acronymes et sigles utilisés

APC	Administration portuaire canadienne
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien
CCRAC	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
CCSF	Conseil consultatif de la sécurité ferroviaire
CGVMSL	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN	Chemins de fer nationaux du Canada
CPL	Canadien Pacifique Limitée
FAA	Federal Aviation Administration (É.-U.)
FCP	Fonds de cessions des ports
GED	Gouvernement en direct
GES	Gaz à effet de serre
LMC	*Loi maritime du Canada*
LTC	*Loi sur les transports au Canada*
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI	Organisation maritime internationale
PAIA	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PJCC	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
PNA	Politique nationale des aéroports
PSIR	Programme stratégique d'infrastructure routière
PSSS	Plan stratégique de Sécurité et Sûreté
P&C	Programmes et Cessions
SGE	Système de gestion de l'environnement
RNA	Réseau national des aéroports
R&D	Recherche et développement
SDD	Stratégie de développement durable
SGS	Système de gestion de la sécurité
SRTD	Sur la route du transport durable
STI	Systèmes de transport intelligents
S&S	Sécurité et Sûreté
TAC	Tribunal de l'aviation civile

☞	Voir les renseignements figurant dans les autres sections du présent document.
🕮	Renseignements supplémentaires disponibles dans un autre document.
💻	Consulter les sites Web pour obtenir de plus amples renseignements.
☎	Appeler le Ministère pour en savoir davantage.

Sommaire

Le travail qu'effectue Transports Canada dans la poursuite de ses objectifs stratégiques contribue à l'atteinte de résultats. Il faut toutefois noter que le Ministère n'est pas le seul responsable de tous les résultats.

Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr (☞ section 3.3.1, à partir de la page 15)	• Le taux d'accidents en 2000 a continué à diminuer dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Le taux d'accidents aériens et ferroviaires est le moins élevé des 25 dernières années. • Les collisions routières mortelles en 1999 (dernière année pour laquelle on dispose de données) ont légèrement augmenté par rapport à la baisse record de 1998. Leur total demeure le deuxième plus bas en 44 ans. • Bien que le nombre d'accidents aériens et ferroviaires mortels ait baissé, on a enregistré une légère augmentation des accidents routiers et maritimes mortels. • Le Canada se situait au neuvième rang pour la sécurité routière parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. • La réforme législative et réglementaire a progressé. • Nous avons profité des activités de contrôle et d'intervention, incluant l'évaluation positive de notre système de surveillance de l'aviation civile par l'Organisation de l'aviation civile internationale.
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada (☞ section 3.3.2, à partir de la page 22)	• Le rendement des chemins de fer canadiens est parmi les meilleurs en Amérique du Nord. Depuis 1994, les frais de transport par rail ont diminué de 530 millions de dollars. • Plusieurs nouvelles routes aériennes ont été ajoutées en 2000. Les transporteurs économiques ont augmenté le nombre de services offerts. • Une enquête représentative démontre que 65 % des Canadiens croient que la restructuration des entreprises de transport aérien n'a pas eu d'incidences négatives sur leurs habitudes de voyage. • Les coûts bruts nécessaires pour financer les activités aéroportuaires ont diminué d'environ 300 millions de dollars depuis 1995 en raison des cessions. • Une enquête auprès du public suggère que les avantages prévus du transfert des aéroports étaient bien justifiés. • Les exploitants d'aéronefs épargnent chaque année 50 millions de dollars grâce à la réduction des frais d'utilisation de NAV CANADA. • Les coûts nécessaires pour financer les ports ont diminué de 112 millions de dollars depuis les cinq dernières années en raison de la Politique maritime nationale et de l'initiative de cession des ports. • Les principaux ports du Canada ont des bilans nets positifs et connaissent une hausse stable des recettes. • Il y a eu une réduction de 1,5 % des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la saison de navigation de 2001.
Protéger l'environnement physique (☞ section 3.3.3, à partir de la page 27)	• Nous avons réussi à sensibiliser davantage la population au problème du smog causé par les émissions polluantes des véhicules. • Nous avons contribué à la salubrité de l'air en ajoutant des véhicules utilisant un combustible de remplacement au parc de véhicules automobiles du Ministère. • Nous avons pris des mesures significatives sur 85 % de la première stratégie de développement durable (SDD). • Nous avons réussi la mise en œuvre du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada. Nous avons atteint sept des neuf objectifs. • Nous avons contribué grandement au développement du *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique* à la suite de notre participation à la Table des transports sur les changements climatiques.

Message du Ministre

Je suis heureux de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada 2000-2001. Au cours des dernières années, des progrès importants ont été réalisés par le Ministère en vue de concrétiser sa vision du meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

Les transports ont toujours été essentiels au développement et à la croissance du pays et de son économie. Les transports permettent le déplacement des marchandises et des personnes. Ils font tourner notre économie et améliorent nos vies. Toutefois, le réseau de transport doit être sécuritaire et sûr. On ne peut insister trop sur cet impératif, spécialement à la suite des événements terrifiants survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis.

Transports Canada a toujours fait de la sécurité sa première priorité. Au cours des dernières années, nous avons largement contribué à l'amélioration de la sécurité des déplacements. Notre engagement est aujourd'hui renforcé. Nous prendrons toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté du public voyageur et réduire les risques que les transports posent pour la sécurité et le bien-être des Canadiens.

Notre travail vise un réseau de transport solide – un réseau capable d'appuyer le commerce, de stimuler la concurrence et la productivité et qui élève le Canada au premier rang de l'innovation technologique. Nous aspirons à un réseau qui permette une circulation fluide, dans nos villes et à nos frontières, afin de pouvoir établir rapidement et efficacement des rapports avec nos partenaires commerciaux. Le réseau doit également permettre de facilement passer d'un mode de transport à l'autre – du navire au train, en passant par le camion, et de l'avion aux transports en commun.

Nous sommes également conscients que les activités de transport ont des conséquences environnementales considérables qui, à leur tour, entraînent des conséquences économiques et sociales. Un grand nombre d'activités contribuent à cette situation; mentionnons à titre d'exemple la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'opération, l'entretien et l'élimination des véhicules, ainsi que la provision d'énergie et de combustible, incluant les ressources non renouvelables. Transports Canada, en collaboration avec ses partenaires et intervenants, cherche une méthode pratique, concertée et rentable pour l'élaboration d'un réseau de transport durable.

Les Canadiens comptent sur des modes de transport sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement pour leurs déplacements et le transport des marchandises dont ils ont besoin. Transports Canada travaille sans relâche afin de répondre à ces attentes et continue de participer à la construction du meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

1.0 Introduction à Transports Canada

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada est le ministère chargé de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère contribue à veiller à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable qui est sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision…

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

Notre mission…

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes
pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement sont responsables du réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément à de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien. Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/fr/lp.htm.

Voici quelques-unes des lois que nous administrons :

- ***Loi sur l'aéronautique***
- ***Loi maritime du Canada***
- ***Loi sur la marine marchande du Canada***
- ***Loi sur les transports au Canada***
- ***Loi sur le ministère des Transports***
- ***Loi sur la responsabilité en matière maritime***
- ***Loi sur la sécurité des véhicules automobiles***
- ***Loi sur la sécurité ferroviaire***
- ***Loi sur le transport des marchandises dangereuses***

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada
- de protéger l'environnement physique

En raison de la complexité de notre environnement, la plupart des questions nécessitent l'adoption d'une approche multidisciplinaire. Elles doivent être étudiées en fonction d'un grand nombre de facteurs ayant trait à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. Les décisions prises doivent assurer un équilibre optimal entre les intérêts conflictuels et doivent être étudiées et discutées longuement. En effet, des mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

1.4 Priorités du Ministère

Dans le but d'atteindre ses objectifs stratégiques, l'équipe de gestion de Transports Canada a convenu des priorités ministérielles suivantes en octobre 2000. 💻 Vous trouverez une description complète de ces priorités, ainsi que les initiatives clés qui y sont liées, dans *Transports Canada — Plan d'activités 2001-2004 — Une mise à jour*, disponible sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/BusinessPlan/2001-2004/bp_f.html. Voici les priorités du Ministère :

- Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté
- Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée
- Appuyer le développement des infrastructures
- Promouvoir la durabilité des transports
- Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir
- Parachever le programme de cessions

1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport — Environnement Canada, Défense nationale, Pêches et Océans Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, Justice Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Santé Canada et Solliciteur général du Canada.

Administrations provinciales, territoriales et municipales — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et l'application des mesures de sécurité routière.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport — Chemins de fer nationaux du Canada, Canadien Pacifique Limitée, VIA Rail, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Canadian Steamship Lines, Algoma Central Marine, Air Canada et NAV CANADA.

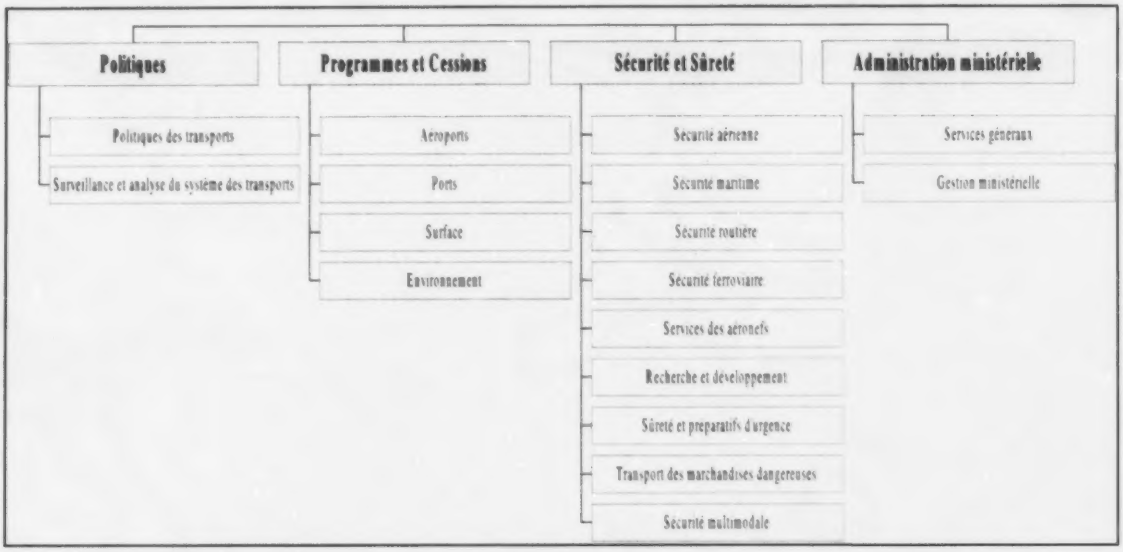
Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Bureau de la sécurité des transports, Conseil des aéroports du Canada, Conseil canadien de la sécurité, administrations de pilotage, Association des chemins de fer du Canada, Association des transports du Canada, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des producteurs pétroliers, Fédération maritime du Canada, Association des armateurs canadiens, Conseil consultatif maritime canadien, Opération Gareautrain, Association québécoise de transport et des routes, Travailleurs unis des transports, Association canadienne des exploitants de traversiers, Association canadienne du transport urbain, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, associations de constructeurs de véhicules, Alliance canadienne du camionnage, Association du transport aérien du Canada et Conseil des transporteurs maritimes.

Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — U.S. Federal Aviation Administration, European Joint Airworthiness Authorities, Organisation de l'aviation civile internationale, Coopération économique Asie-Pacifique, U.S. Federal Emergency Management Agency, OTAN, U.S. Federal Highway Association and National Highway Traffic Safety Administration, Organisation internationale du travail et Organisation maritime internationale.

1.6 Structure des secteurs d'activités

Les activités de Transports Canada sont exécutées par environ 4 400 personnes réparties dans l'ensemble du Canada. Ces personnes appuient collectivement les quatre secteurs d'activités du Ministère, décrits ci-dessous. L'Administration centrale de Transports Canada se situe à Ottawa. Le Ministère compte aussi cinq bureaux régionaux, situés à Vancouver, à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et à Moncton, et environ 70 Centres de Transports Canada qui servent de points d'accès centraux aux clients et aux intervenants de chaque région. La structure des secteurs d'activités est axée sur l'aspect multimodal du réseau afin de mettre l'accent sur les principaux rôles du Ministère (Voir le tableau 1).

Tableau 1 – Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada



Politiques. Le secteur Politiques est responsable de l'élaboration des politiques en matière de transport et de l'application des modifications législatives qui contribuent à l'efficience et à l'efficacité du réseau de transport canadien. Ce secteur assure également le contrôle et l'analyse du réseau de transport, la surveillance de la situation des transports au Canada (comme le stipule la *Loi sur les transports au Canada*), la réalisation d'études économiques, l'évaluation des programmes, l'appui des relations entre le ministre, le sous-ministre et les autres ministères fédéraux, échelons de gouvernement et gouvernements étrangers, la représentation des intérêts du Ministère en matière de commerce international et l'évaluation des politiques et des programmes pour l'ensemble du Ministère.

Programmes et Cessions. Le secteur Programmes et Cessions joue un rôle administratif important, en plus de négocier la cession d'aéroports et le transfert de ports à des intérêts locaux. Il exploite les lieux jusqu'à leur cession; il administre les programmes concernant les routes et les ponts; il exerce la fonction de propriétaire et de surveillant pour les aéroports, ports, ponts et sites du système de navigation aérienne; et il gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur joue un rôle prépondérant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.

Sécurité et Sûreté. Le secteur Sécurité et Sûreté élabore des normes, des lois et des règlements d'application nationale et exerce des activités de surveillance, de vérification, d'inspection, d'accréditation et de certification, d'exécution, de sensibilisation, de recherche et développement en vue de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Il élabore également des plans de préparation aux situations d'urgence, assure la sécurité des personnes travaillant dans les zones

réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Administration ministérielle. Le secteur Administration ministérielle établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et appuie les autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services efficaces et efficients — finances, administration, gestion de l'information, technologie de l'information, ressources humaines, communications internes et externes, services juridiques et services à la haute direction — qui répondent aux besoins du Ministère.

2.0 Contexte sociétal

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des Canadiens. Bien que la plupart d'entre nous tiennent le réseau de transport pour acquis, nous dépendons des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. Saviez-vous que :

- Les dépenses nationales du Canada consacrées aux biens et aux services, visant à répondre aux besoins de transport des ménages, des entreprises privées et des gouvernements, se chiffraient à 106 milliards de dollars (dollars indexés de 1992) en 2000, soit 11,8 % du produit intérieur brut (PIB).
- Le secteur des transports comptait 853 600 emplois en 2000, une augmentation de 2,2 % par rapport à l'année précédente.
- Au Canada, les dépenses en matière de tourisme ont atteint 50,1 milliards de dollars en 1999. De ces dépenses, 20,1 milliards de dollars, soit 40 %, étaient orientées vers le transport.
- Depuis les cinq derniers exercices, les dépenses brutes annuelles du gouvernement en transport se situent entre 17 et 18 milliards de dollars.
- Le réseau routier du Canada couvre plus de 1,4 million de kilomètres. Les administrations portuaires du Canada génèrent 54 % du trafic portuaire manutentionné. Trente aéroports voient à plus de 94 % du trafic aérien de passagers.
- Le secteur des transports demeure le plus gros consommateur d'énergie au Canada. Entre 1990 et 1999, la consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 26 %.
- Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada attribuables à la consommation d'énergie du secteur des transports équivalent à 157 mégatonnes de CO_2. Les transports routiers représentent plus de 77 % des émissions de GES du secteur des transports.

Le rapport annuel *Les transports au Canada 2000* contient une multitude de renseignements portant sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-factsf/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

2.2 Discours du Trône de 2001

Dans le discours du Trône de 2001, on reconnaît que la réussite économique et sociale doit être poursuivie parallèlement et que le gouvernement du Canada doit collaborer avec les Canadiens pour bâtir une société prospère qui repose sur les forces de ses citoyens, collectivités et entreprises, ainsi que sur la place unique qu'occupe le Canada dans le monde. Comme nous l'avons mentionné dans la section 1.3, les objectifs stratégiques de Transports Canada — sécurité, économie et environnement — sont étroitement liés et contribuent collectivement au programme général du gouvernement. Les engagements suivants sont particulièrement pertinents :

- Innovation
- Compétences et apprentissage
- Brancher les Canadiens
- Commerce et investissement
- Environnement sain
- Communautés fortes et sûres
- Possibilités nouvelles, et pour tous, à l'échelle mondiale

2.3 Définition des défis

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative d'établissement d'un schéma d'orientation des transports qui a pour objet d'établir un plan stratégique afin d'assurer que notre réseau de transport continue à contribuer à la prospérité économique et à la qualité de vie des Canadiens dans le futur. Cette initiative comprendra de vastes consultations et influencera les priorités ministérielles énumérées à la section 1.4. Les défis qui serviront de toile de fond pour les consultations sont décrits ci-dessous.

> ***« Notre objectif est d'avoir le meilleur réseau national de transport au monde, et je m'engage à recueillir les idées et les opinions des Canadiens sur la façon d'y arriver. »***
>
> **L'hon. David M. Collonette**
> **Ministre des Transports**

1. Mondialisation et encadrement des marchés

L'économie du Canada est l'une des plus ouvertes de toutes celles des pays du G8. Au tournant du millénaire, les exportations représentent 46 % de notre économie. En outre, comme ce commerce accuse une croissance vigoureuse, l'orientation de notre industrie des transports est de plus en plus mondiale. Les gouvernements doivent trouver le bon équilibre entre l'intérêt du public et celui des utilisateurs et des pourvoyeurs de services de transport en tenant compte des tendances nationales et internationales. Au fur et à mesure que s'accroîtra la mondialisation, le Canada et ses partenaires commerciaux devront harmoniser les régimes de sécurité et de réglementation de l'industrie des transports. L'industrie du camionnage, en particulier, demande depuis quelque temps au gouvernement fédéral d'assumer un rôle influent à cet égard. Dans l'industrie du transport aérien, la restructuration a fait naître un transporteur dominant, bien que de nouveaux intervenants aient déjà commencé à remettre en question la position d'Air Canada. La taille du marché canadien impose cependant certaines restrictions. L'établissement d'un équilibre entre une présence canadienne forte et viable dans un marché de plus en plus mondial demeurera un défi. L'industrie ferroviaire en Amérique du Nord évolue également rapidement. Il reste actuellement au Canada et aux États-Unis seulement six grands transporteurs, et il y aura peut-être d'autres propositions de fusion. Les fusions peuvent améliorer les liens entre les réseaux et amener des économies d'échelle, mais les Canadiens se préoccupent de la possibilité d'une réduction de la concurrence. À cette question se rapporte celle du régime d'accès pour l'infrastructure ferroviaire, question récemment étudiée par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

2. Intégration

Les avantages d'un réseau de transport continu et intégré sont incontestables. Les expéditeurs et les transporteurs tirent parti d'un réseau où leurs marchandises et leur matériel peuvent être échangés rapidement et facilement entre les modes. Le public est mieux servi quand il est possible d'éviter les embouteillages, la pollution et la nécessité d'agrandir ou de remplacer l'infrastructure grâce à l'emploi efficace du transport intermodal, et à des politiques gouvernementales et à des règlements à l'appui. Les transports intégrés exigent également que les secteurs de compétence collaborent pour trouver des avantages communs à l'harmonisation de normes et de règles dont les incompatibilités font obstacle à l'efficience, à la sécurité ou à la protection de l'environnement. La vision d'un réseau de transport intégré est plus attrayante que jamais. Pourtant, elle continue de créer de grands défis. Certaines composantes du réseau de transport du Canada sont encombrées, alors que d'autres liens, comme le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. Étant donné le coût élevé de la construction d'une nouvelle infrastructure des transports, il faut trouver des moyens de maximiser l'utilisation de la capacité existante, mais sous-utilisée. Nous devons également prêter davantage attention à nos postes frontaliers. En raison des nouvelles circonstances commerciales, les flux de transport au Canada le long de l'axe nord-sud augmentent à un rythme beaucoup plus élevé que nos flux internes traditionnels sur l'axe est-ouest. Aux taux actuels, le trafic des véhicules commerciaux aux frontières entre le Canada et les États-Unis double tous les huit ans.

3. Urbanisation

Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés au monde. L'infrastructure de soutien des transports a eu du mal à suivre le rythme. Nous conduisons un plus grand nombre de voitures et transportons davantage de marchandises à l'intérieur de nos centres urbains. Le réseau routier urbain n'est plus à la hauteur de cette demande croissante, et nos réseaux de transport en commun ont du mal à fournir une solution de rechange viable au transport des gens. Les embouteillages dans les zones urbaines ont une incidence sur la compétitivité des grands centres économiques du Canada. L'accès aux aéroports et aux ports, le ramassage et la livraison de marchandises et les activités commerciales sont tous compromis par les embouteillages. Il en découle une plus grande consommation de carburant et davantage d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les encombrements réduisent également l'efficacité du réseau de transport en restreignant le mouvement des marchandises et des gens dans les centres urbains. Compte tenu de tous ces facteurs, l'un des défis clés que devra relever le secteur des transports sera celui de rendre plus attrayants les transports en commun. Voici d'autres défis : meilleure gestion de l'infrastructure actuelle et de la demande en transport, meilleure intégration de l'utilisation des terrains et de la planification des transports et meilleure coordination des mesures prises par les secteurs public et privé.

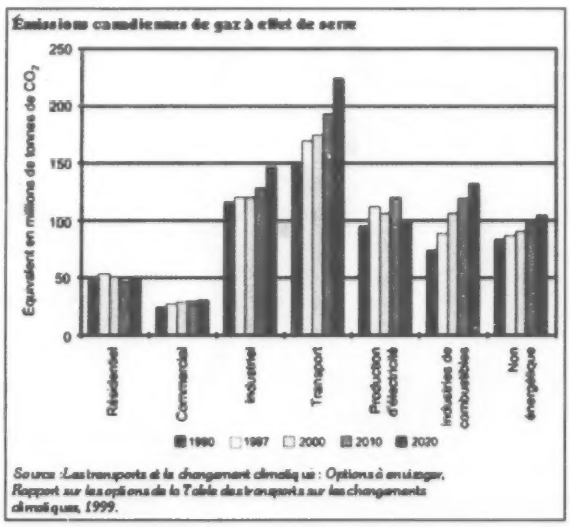
4. Zones rurales et régions éloignées

Le réseau national des transports devrait être abordable et accessible, mais le trafic limité dans les régions éloignées et les zones rurales rend difficile d'assumer les coûts de l'infrastructure et des services. Les politiques et programmes qui sont efficaces dans nos grandes villes peuvent être moins pertinents dans les régions éloignées et les collectivités rurales. Au cours des dernières années, le gouvernement a été conscient de cette réalité; c'est pourquoi il a conservé, par exemple, la responsabilité directe en matière de gestion de certains ports et aéroports éloignés. Il a également confirmé son engagement à long terme à l'égard de la revitalisation des services ferroviaires de transport de passagers, incluant ceux à destination des collectivités éloignées. Nous devons continuer à tenir compte du point de vue et des besoins des Canadiens habitant dans les zones rurales et les régions éloignées lorsque nous concevons des politiques ou des programmes nationaux.

5. Environnement

Bien que le secteur des transports présente plusieurs avantages sur les plans économique et social, le déplacement des gens et des marchandises peut également entraîner de graves conséquences environnementales. Les défis environnementaux comme l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution, la disparition de terres agricoles et de l'habitat faunique façonneront le programme des transports au cours des prochaines années. En outre, les pressions sur le climat et les ressources augmenteront par suite de la croissance économique au cours des 40 prochaines années. Par exemple, on prévoit que 800 millions de personnes de plus dans le monde posséderont des voitures. Tel que l'illustre le graphique 1, les transports sont la plus grande source unique d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Si la tendance se maintient, les émissions de GES devraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020. La croissance économique et l'accroissement de la population entraînent une augmentation des activités de transport, ce qui contribue aux tendances concernant les émissions de gaz à effet de serre. De plus, les modes de transport montrant la plus grande croissance — voitures, camions et avions — ont les plus grandes conséquences sur l'environnement, principalement en raison des émissions dans l'air et de l'utilisation des terrains. Les gaz d'échappement sont également les principaux participants au smog dans les zones urbaines et la cause de plusieurs problèmes de santé. Un autre défi clé consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents et de

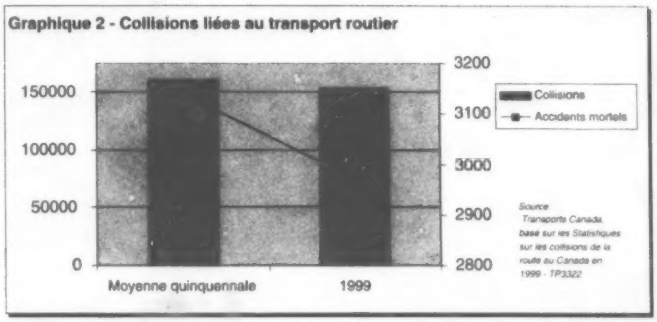
Graphique 1



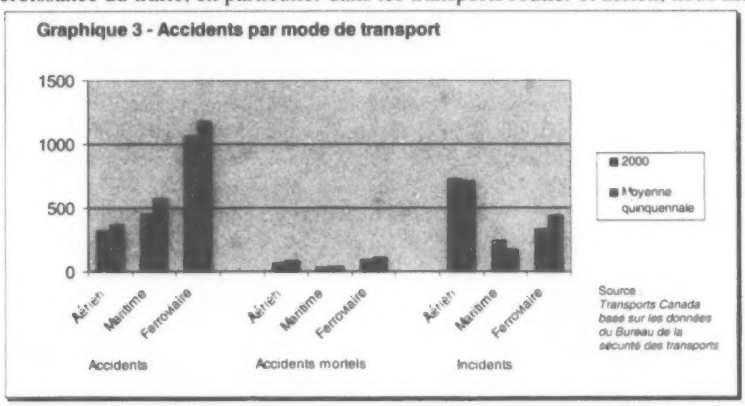
Source : Les transports et le changement climatique : Options à envisager, Rapport sur les options de la Table des transports sur les changements climatiques, 1999.

déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les océans et les plages. Il importe également de prévenir le rejet d'eau de ballast des navires parce qu'il peut introduire des espèces aquatiques non indigènes dans nos eaux.

6. Sécurité et sûreté



La sécurité et la sûreté sont des facteurs essentiels sur lesquels se forge la confiance du grand public dans le réseau national de transport. Des améliorations à la sécurité nécessiteront un effort continu et collectif de la part de l'industrie, des travailleurs du secteur des transports, du grand public et du gouvernement. Les accidents de transport au Canada sont en baisse (voir les graphiques 2 et 3), et les actes d'intervention illicites sont de moins en moins fréquents dans le monde, mais la croissance soutenue de la demande de services de transport et les nouvelles menaces à la sécurité nous obligent à demeurer vigilants. La croissance du trafic, en particulier dans les transports routier et aérien, nous incitera à innover de plus en plus afin d'atteindre de nouveaux objectifs de sécurité et de sûreté. De concert avec les provinces et les territoires, une attention particulière devrait être portée au transport routier. Plus de 90 % des décès dans le secteur des transports au Canada résultent d'accidents impliquant des véhicules automobiles. Comprendre les facteurs humains, lesquels contribuent le plus aux accidents de transport, et en tenir compte, doit également demeurer une priorité. Les objectifs en matière de sécurité doivent être de plus en plus définis dans un contexte international. La mondialisation porte les gouvernements à collaborer avec des partenaires internationaux pour établir des normes convenues entre eux afin de veiller à ce que l'équipement, le personnel et les transporteurs se conforment aux niveaux acceptables de sécurité et de sûreté. Des normes communes peuvent faciliter le commerce et aider à réagir à une industrie d'équipements de transport en évolution rapide qui a besoin de faire homologuer des produits sûrs avant de les commercialiser.



7. Accessibilité

Les politiques fédérales sur les transports doivent être attentives aux exigences de tous les Canadiens, incluant ceux qui sont handicapés et qui ont du mal à avoir accès aux services et aux infrastructures de transport. Les principes régissant la prestation de services de transport aux personnes handicapées ont été enchâssés dans la loi. Comme la population du Canada vieillit, les pourvoyeurs de services de transport auront le défi croissant d'avoir à satisfaire un nombre de plus en plus important de Canadiens handicapés afin de leur permettre d'être membres à part entière de notre société.

8. Innovation

Il est essentiel d'adopter des façons coordonnées et stratégiques d'aborder les priorités en matière de recherche et développement (R et D) dans le secteur des transports, lesquelles nécessiteront à leur tour l'établissement d'un fort éventail de partenariats avec le secteur privé, les provinces et le monde universitaire dans des domaines comme la sécurité routière, la gestion du trafic, les facteurs humains, les embouteillages sur les routes et aux frontières. Cependant, la R et D à elle seule ne suffit pas. Un défi clé sera d'améliorer les possibilités de commercialisation des innovations canadiennes en transport à l'échelle nationale et internationale. Des systèmes de transport intelligents

(STI) permettront aux réseaux de transport d'être plus efficaces sans qu'il y ait nécessairement à modifier l'infrastructure actuelle. Nous établissons le cadre et créons le milieu qui permettra le partage et le transfert transparents d'information entre organismes de transport, secteurs de compétence et modes. Des systèmes de communication pour tous les STI pourraient produire des gains importants dans l'amélioration des données sur les lieux et la mobilité, dans l'accroissement de l'efficience des systèmes et de l'interopérabilité et dans la réduction de la consommation d'énergie et des émissions. Le gouvernement du Canada a mis au défi les secteurs privé et public de collaborer afin d'atteindre l'objectif visant à conquérir 5 % du marché mondial du commerce électronique, estimé, avec prudence, entre 1,3 milliard et 1,8 milliard de dollars américains d'ici 2003. Le secteur des transports joue un rôle essentiel pour ce qui est de faciliter la croissance du commerce électronique, car c'est lui qui lie ensemble l'offre et la demande. Les réformes fondamentales dans le secteur des transports au cours de la dernière décennie ont contribué à réduire les coûts et à améliorer la productivité dans le secteur. En nous tournant vers l'avenir, le développement de notre capacité d'innover pourrait nous distinguer des concurrents mondiaux et nous permettre de relever de nombreux défis auxquels fait face le secteur des transports au Canada.

9. Compétences

Une économie très novatrice nécessitera à son tour une main-d'œuvre hautement qualifiée pouvant réagir aux changements rapides de la technologie et aux nouvelles façons de faire des affaires. Les innovations dans le secteur des transports obligeront les employés du secteur des transports à posséder des qualités supplémentaires et de multiples compétences, même dans des professions qui n'ont jusqu'ici exigé qu'un minimum d'études. En même temps, la vive concurrence qui se livre pour obtenir les mêmes travailleurs qualifiés, combinée avec les départs en retraite, mettront le secteur au défi de trouver de nouveaux moyens pour attirer la main-d'œuvre, perfectionner et maintenir en fonction les effectifs. Il y a déjà des pénuries de travailleurs qualifiés, et d'autres sont prévues dans certaines professions telles les pilotes certifiés, les chauffeurs de camions, les ingénieurs civils, les chercheurs, les mécaniciens certifiés et les officiers de navires. De même, il sera essentiel de voir à ce que Transports Canada possède les compétences nécessaires pour continuer à s'acquitter de son mandat de sécurité publique. Notre économie du savoir mettra de plus en plus l'accent sur l'apprentissage continu et les organisations intelligentes.

Pour de plus amples renseignements sur l'initiative d'établissement d'un schéma d'orientation des transports et pour soumettre vos commentaires au sujet des futures orientations des politiques en matière de transports au Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/fr/schemaorientation/menu.htm.

2.4 Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Le 18 juillet 2001, le ministre des Transports a rendu public le rapport final du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Tout au long de son mandat, qui a débuté en juillet 2000, le Comité d'examen a reçu environ 200 soumissions d'intervenants et a entrepris un examen détaillé et exhaustif. Le Comité a rédigé un rapport très complet. Il faudra du temps aux fonctionnaires du Ministère pour faire une étude approfondie du rapport et aborder ses recommandations. Les conclusions présentées dans le rapport final contribueront à l'établissement du schéma d'orientation des transports.

Pour de plus amples renseignements sur le rapport du Comité d'examen de la LTC, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/fr/schemaorientation/examenltc.htm.

2.5 Nouvelles mesures en matière de sûreté de l'aviation

En réponse aux attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, le ministre des Transports a annoncé que les portes des postes de pilotage sur tous les vols passagers des transporteurs aériens canadiens, tant nationaux qu'internationaux, seraient verrouillées pendant toute la durée des vols. Des mesures de sécurité plus rigoureuses ont été mises en place et comprennent une présence policière accrue aux principaux aéroports, des contrôles de sécurité des passagers renforcés et des procédures de sécurité accrues, y compris plus de fouilles manuelles des bagages. Transports Canada poursuivra l'examen de ses règles de sûreté et de sécurité et apportera d'autres modifications si nécessaire pour assurer la sécurité et la sûreté du public voyageur. Le Ministère travaille également avec la Federal Aviation Administration des États-Unis et d'autres administrations à l'amélioration des aspects de sûreté de la conception du poste de pilotage, en particulier des portes y donnant accès.

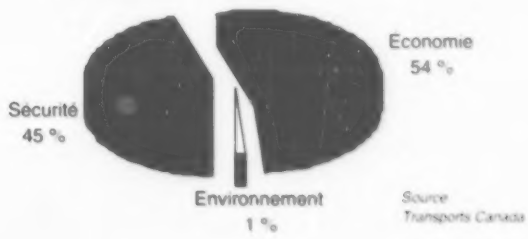
3.0 Rendement du Ministère

3.1 Mesurer la réalisation de nos objectifs stratégiques

La réalisation des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement de ses quatre secteurs d'activités. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois ou par l'exécution des services et des programmes, le travail des secteurs d'activités a des incidences sur les objectifs en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chacun des objectifs stratégiques sont associés des résultats définitifs (résultats clés) que nous prévoyons mesurer avec le temps afin d'avoir une idée de la réalisation de nos objectifs. Les résultats définitifs peuvent être reliés à un ou à plusieurs secteurs d'activités, ce qui permet de faire le pont entre les secteurs d'activités et les objectifs stratégiques, ainsi que de classer le travail de chaque secteur d'activités en fonction de la contribution *primaire* et *secondaire* aux objectifs.

Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	***Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada***	***Protéger l'environnement physique***
414,4 millions de dollars	488,6 millions de dollars	12,7 millions de dollars
• Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété. • Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.	Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois : • efficient, efficace, viable, abordable et accessible; • adapté aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.	• Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens. • Réductions des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts sur l'environnement attribuables aux activités de transport.
↑	↑	↑
Sécurité et Sûreté (P) Programmes et Cessions (S)	Politiques (P) Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S)	Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S)
L'Administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques.		

Graphique 4 - Ressources par objectif stratégique



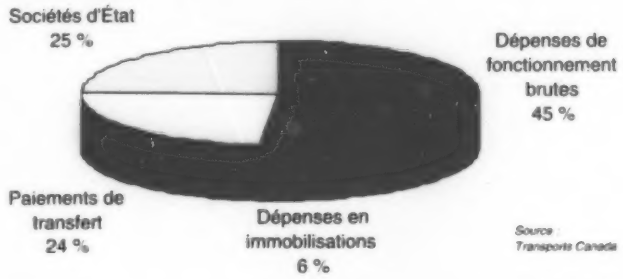
Source
Transports Canada

1. Les dépenses nettes en ressources de 2000-2001 sont reliées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.

3.2 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice de 2000-2001 se chiffrent à 1,2 milliard de dollars. Le graphique 5 montre ces dépenses par type de dépenses.

Graphique 5 - Dépenses brutes par type de dépenses



Les dépenses de fonctionnement du Ministère, s'élevant à 565 millions de dollars, représentent la partie principale (45 %) du total des dépenses brutes. Cinquante-huit pour cent de cette somme sert à payer le salaire des employés et les avantages prévus par la loi. Le reste sert à défrayer les autres coûts, tels que les services professionnels associés à l'informatique, à la formation et à l'apprentissage, ainsi que les déplacements, l'entretien et les services publics. Il est important de noter que plus de la moitié des frais d'exploitation de Transports Canada est financée par la collecte de recettes disponibles, bien que celles-ci ne soient pas illustrées dans le graphique 5. La majorité de ces recettes (70 %) proviennent des paiements de loyers et de biens mobiliers effectués par les administrations aéroportuaires (→ page 43 pour des renseignements sur les recettes).

Environ 304 millions de dollars, soit 25 % des dépenses brutes, sont affectés aux trois sociétés d'État du Ministère — VIA Rail, Marine Atlantique S.C.C. et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (📖 ces sociétés d'État sont décrites dans les parties I et II du Budget 2000-2001).

De plus, 291 millions de dollars, soit 24 % des dépenses brutes, ont été injectés dans les subventions et contributions (paiements de transfert). Parmi les éléments les plus importants, on compte une subvention de 47 millions de dollars pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland, 40 millions de dollars pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, une subvention unique de 36 millions de dollars à la province de Québec pour le transfert des installations de traversier, une subvention de 23 millions de dollars à la province de la Colombie-Britannique pour le transport des passagers et des marchandises par traversier, 12 millions de dollars à Canadien National pour le pont Victoria à Montréal, et 9 millions de dollars pour le Fonds de cessions des ports.

Les dépenses liées aux projets d'immobilisation de Transports Canada s'élèvent à 73 millions de dollars, seulement 6 % du total des dépenses brutes, et touchent divers projets d'entretien et d'environnement.

Vous trouverez des tableaux financiers et des renseignements sur les dépenses de chacun des secteurs d'activités détaillés à la section 4.

3.3 Réalisations en matière de rendement par objectif stratégique

Les sous-sections suivantes résument les progrès faits par Transports Canada dans la réalisation de ses objectifs stratégiques.

3.3.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

Résultats définitifs :

- Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété.
- Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.

Le réseau de transport du Canada continue d'être l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires dans le monde. Par ailleurs, l'an 2000 a été un succès pour la sécurité des transports. La baisse des taux d'accidents a continué en 2000 dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Le taux d'accidents aériens et maritimes est le plus bas depuis 25 ans. Transports Canada participe au maintien ou à l'amélioration de ce bilan de sécurité en déployant des efforts de sensibilisation et de communication axés sur la prévention, le suivi et l'intervention efficaces, la réforme législative, la promotion d'une culture de sécurité et la recherche coûts-avantages.

Une des grandes réalisations de Transports Canada au cours de la dernière décennie est le renforcement des relations qu'il entretient avec ses partenaires dans le but de réaliser la sécurité et la sûreté : les administrations provinciales, territoriales et municipales, les personnes responsables de la législation et le grand public. Le Ministère travaille avec d'autres gouvernements nationaux afin de réussir à harmoniser davantage les règles. Il aide également les entreprises de l'industrie à adopter des systèmes de gestion de la sécurité, à mettre en place de solides cultures de sécurité, ainsi qu'à planifier et à gérer en fonction de risques récensés et classés par ordre de priorité.

Tableau 2

Transport aérien	• Le nombre d'accidents a baissé de 6 % par rapport à 1999 et de 12 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années. • Les 63 accidents mortels de 2000 sont au-dessous de la moyenne quinquennale de 81. • Les accidents impliquant des aéronefs privés représentent la plus grande part des accidents (56 % en 2000).
Transport routier	• Depuis plusieurs décennies, le bilan de sécurité routière du Canada s'améliore de façon stable. • En 1999, il y a eu 2 969 accidents mortels impliquant des véhicules motorisés. Bien que le taux d'accidents soit légèrement à la hausse par rapport à la baisse record de 1998, il demeure le deuxième plus bas en 44 ans. • Environ 18,7 % de tous les décès sur les routes sont attribuables à des collisions avec des véhicules commerciaux.
Transport ferroviaire	• Atteignant le taux de 13,3 accidents pour un million de trains-milles en 2000, le taux d'accidents a diminué par rapport au taux de 14,4 en 1999 et au taux de 15,1 pour la moyenne quinquennale. • En 2000, les décès aux passages à niveau et résultant d'intrusions étaient en baisse de 21 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.
Transport maritime	• Au cours de la dernière décennie, le nombre d'accidents maritimes a diminué. Dans l'ensemble, les accidents maritimes ont diminué de 8 % par rapport à 1990. • En 2000, le nombre d'accidents signalés a baissé de 16 % par rapport à 1999 et de 21 % par rapport à la moyenne calculée pour 1995-1999.
Sécurité	• En 2000, il n'y a pas eu de situations d'urgence graves.
Transport de matières dangereuses	• Les accidents attribuables au transport de marchandises dangereuses sont peu fréquents compte tenu du fait qu'il y a 27 millions d'envois de marchandises dangereuses par année et qu'un demi-million de ces envois sont des produits présentant des dangers lors du transport. • En 2000, 2 décès et 42 blessures ont été causés par le transport de marchandises dangereuses.

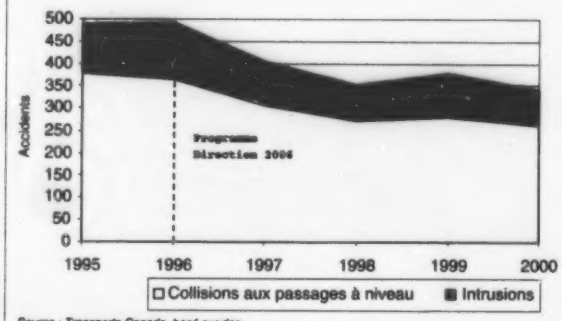
1. Stratégies et programmes de prévention

La planification de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada a mis l'accent sur les stratégies et les programmes qui participent à la prévention d'accidents et d'incidents. Les réalisations de trois de ces stratégies sont décrites ci-dessous.

Incidents aux passages à niveau et incidents attribuables aux intrusions

Les dangers que présentent les passages à niveau et l'intrusion sur les propriétés ferroviaires sont depuis longtemps une source d'inquiétude. Un programme de partenariat entre plusieurs intervenants, intitulé Direction 2006, a été établi en 1996. Le programme a pour objectif de réduire de 50 % d'ici 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et le nombre d'incidents attribuables aux intrusions. Grâce à une contribution ministérielle de 500 000 dollars, subvention qui sera augmentée à 625 000 dollar pour chacune des deux prochaines années, le Ministère collabore avec ses partenaires dans la réalisation d'activités directement reliées à la promotion de la sécurité. Ce programme est un partenariat entre Transports Canada et des représentants de l'industrie, d'autres ministères et organismes gouvernementaux, d'administrations routières et d'associations comme la Fédération des municipalités canadiennes.

Graphique 6 - Accidents survenus aux passages à niveau et attribuables à des intrusions, 1995-2000



Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Depuis sa création, Direction 2006 a largement contribué à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Les collisions aux passages à niveau et les incidents reliés aux intrusions ont diminué de 29 % et de 38 %, respectivement, depuis 1996 (voir le graphique 6). Les initiatives de recherche et développement mises en place par Direction 2006 ont engendré des contributions financières et des services en nature appréciables de la part des intervenants. L'effet de levier a été multiplié par trois environ (☞ la sous-section 4 à la page 21).

D'importantes améliorations ont également été apportées aux infrastructures des passages à niveau (p. ex., lumières, barrières et routes de croisement) à la suite des stimulants financiers fournis par Transports Canada par l'entremise du Programme d'amélioration des passages à niveau (7,5 millions de dollars chaque année).

Le programme Opération Gareautrain, que le Ministère finance (200 000 dollar annuellement) conjointement avec l'Association des chemins de fer du Canada, a favorisé la sensibilisation du public aux dangers associés aux passages à niveau. En collaboration avec ses partenaires – les forces policières des chemins de fer et des collectivités, les conseils et ligues de sécurité provinciaux, les syndicats, les groupes et associations communautaires – Transports Canada touche 1,4 million de Canadiens chaque année en faisant des présentations dans les écoles, les centres commerciaux, les foires et autres événements.

Pour de plus amples renseignements :
☎ Appelez-nous sans frais au 1 888 267-7704
💻 Visitez notre site Web : www.direction2006.com

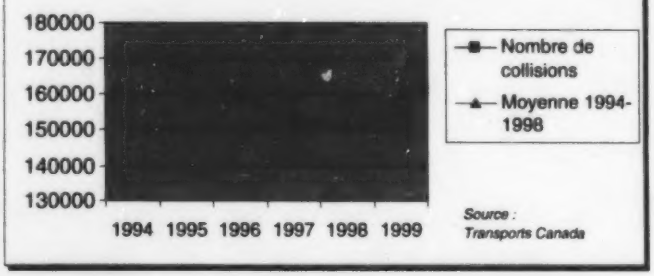
Collisions routières

Les collisions routières sont toujours responsables de plus de 90 % de tous les décès survenus dans le secteur des transports, entraînant des coûts de plus de 10 milliards de dollars chaque année. Nous savons que 75 %

des victimes de la route sont les occupants de véhicules. Environ 40 % des décès impliquent des occupants qui ne portent pas la ceinture de sécurité, et 50 % des accidents mortels surviennent sur les routes de campagne où les limites de vitesse se situent entre 80 et 90 km/h. L'alcool cause 40 % des accidents mortels impliquant des véhicules motorisés. L'initiative Vision sécurité routière 2001-2010 de Transports Canada aborde tous ces facteurs et d'autres facteurs de risque. Son objectif global est de réduire de 30 % le nombre moyen d'accidents mortels et de blessures graves pour la période de 2008 à 2010, par rapport à la moyenne calculée pour la période de 1996 à 2001.

En 1999 (dernière année pour laquelle on dispose de données), le Canada se situait au neuvième rang de la sécurité routière parmi les pays de l'Organisation de commerce et de développement économiques (OCDE). Nous savons comment réduire ce nombre de façon significative, mais il nous faut faire davantage pour suivre les progrès accomplis en sécurité routière dans d'autres pays développés. La sécurité des routes canadiennes est assurée par plusieurs autorités — surtout les provinces — et est sujette aux comportements qui ne dépendent pas directement du Ministère. Une initiative comme Vision 2001-2010 permet à Transports Canada d'en faire davantage, car elle s'appuie sur la collaboration de tous les ordres gouvernementaux et des principaux intervenants des secteurs privé et public.

Graphique 7 - Collisions liées au transport routier



Comme le démontrent les tendances suivantes, les déplacements sur les routes canadiennes sont plus sécuritaires aujourd'hui qu'ils ne l'étaient en 1996, au lancement officiel de Vision 2001-2010 (voir le graphique 7). Voici quelques grandes contributions à la sécurité routière :

- Le nombre d'accidents mortels a diminué de 4 %. Le nombre de blessures graves a également diminué de 13 %, malgré l'augmentation stable du nombre de conducteurs et de véhicules.
- La sécurité routière au Canada, mesurée en fonction du « nombre de décès par véhicule automobile immatriculé », s'est améliorée de 10 %.
- Le port de la ceinture de sécurité au Canada, qui figure déjà parmi les plus élevés au monde, est passé d'environ 89 % à 90 %.
- Le pourcentage de conducteurs en état d'ébriété ayant trouvés la mort a diminué de 27 % en 1999 par rapport à la moyenne calculée pour 1990-1995.

Pour de plus amples renseignements :
☎ Appelez-nous sans frais au 1 800 333-0371
💻 Visitez notre site Web à www.tc.gc.ca/roadsafety ou envoyez-nous un courriel à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Aviation civile

L'introduction de *Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'Aviation civile pour le Canada* de Transports Canada a permis deux réussites importantes : l'amélioration continue du degré élevé de sécurité aérienne au Canada et l'accroissement de la confiance du public à l'égard du programme de l'Aviation civile.

Les initiatives reliées à ces succès importants sont décrites dans le *Plan de mise en œuvre de Vol 2005*. Vous trouverez ci-dessous une liste des réussites découlant des initiatives qui marquent l'engagement du Ministère envers la collaboration et la consultation avec le secteur de l'aviation et l'importance accordée à la gestion de la sécurité.

- Transports Canada et le secteur de l'aviation sont en train de modifier la formation des pilotes au

Canada. Ces modifications s'inspirent de la détermination à maintenir des normes élevées de sécurité pour la formation des pilotes et pour le déploiement des outils nécessaires à la conception du système de formation qui a placé le Canada au premier rang de la formation des pilotes.

- La culture de sécurité se solidifie davantage alors que l'organisation Aviation civile remporte ses premiers succès dans la mise en œuvre des Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans le secteur des transports, principalement par le biais de la sensibilisation à ses concepts et à ses exigences. Ceci inclut la diffusion d'une brochure intitulée *Introduction aux Systèmes de gestion de la sécurité*. Cette brochure fournit des renseignements sur les principes et les concepts régissant la gestion de la sécurité.

- Le nombre record de participants et la forte représentation du secteur des transports au Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au Canada de 2001 (SSAC) confirment l'importance de ce forum. Il représente la meilleure façon de promouvoir une solide culture de sécurité chez les intervenants. La conférence intitulée *Partenariats pour la sécurité*, organisée par NAV CANADA et Transports Canada, est un autre indicateur de l'amélioration et du progrès de la culture de sécurité.

Pour de plus amples renseignements :
Appelez-nous sans frais au 1 800 305-2059
Visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/aviation

2. Réforme réglementaire

Les réformes apportées à l'échelle gouvernementale, doublées du retrait de Transports Canada de la prestation de services directs, ont poussé le Ministère à examiner et à moderniser son régime réglementaire de sécurité et de sûreté. La réforme portait sur le contenu de la législation et des règlements et sur le processus permettant de les élaborer. La réforme s'est traduite par une plus grande harmonisation avec les autres autorités compétentes, par la simplification de la structure et du langage, par la réduction des règlements prescriptifs et par une plus grande sensibilisation de l'industrie du transport à l'égard des règlements axés sur le rendement et de la mise en œuvre des SGS.

Transports Canada a également perfectionné le processus. Le Ministère peut compter sur des comités de consultation en matière de sécurité efficaces et représentatifs de tous les modes de transport. En outre, le Ministère est en voie d'obtenir le feu vert du Cabinet pour mener des consultations sur des avant-projets de lois. À la suite d'un examen de tout l'appareil gouvernemental, le Bureau du Conseil privé a confirmé que Transports Canada possède un solide processus de consultation, assorti de plusieurs pratiques exemplaires. Une évaluation interne permet d'affirmer que les intervenants du transport aérien et maritime sont très satisfaits des travaux des comités de consultation sur la sécurité.

Le Tribunal de l'aviation civile (TAC) est un organisme autonome quasi judiciaire mis sur pied pour examiner les décisions d'application administrative prises en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Sur 350 cas soumis, le TAC a réussi à en résoudre 241 au cours de l'exercice financier 2000-2001. Du point de vue de l'industrie et du Ministère, le TAC est considéré comme un exemple de « meilleure pratique réglementaire ». Par conséquent, on a déposé un avant-projet de loi qui transformera le TAC en tribunal multimodal, le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). De cette façon, les secteurs maritime et ferroviaire pourront eux aussi appliquer les processus d'examen de l'application de la réglementation utilisés par le secteur aérien.

Le processus législatif et réglementaire appliqué récemment comporte les avantages suivants :

- La nouvelle exigence réglementaire liée aux SGS a forcé les compagnies ferroviaires à intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes et à instaurer une solide culture de sécurité. En 2000, on a conçu et offert des cours et du matériel de sensibilisation et de formation pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire œuvrant au Canada. L'évaluation des inspecteurs a été positive et la formation sur la vérification des SGS est désormais obligatoire pour tous les inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

- Dans les provinces, l'application du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers est maintenant plus uniforme et plus complète. Il existe un cadre national assorti de normes permettant aux provinces de réglementer les exploitants de camions et d'autobus extraprovinciaux en fonction de leur respect de la sécurité. Ce cadre est le fruit des modifications apportées à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, lesquelles ont reçu la sanction royale en juin 2001.

- La législation régissant la sécurité du transport maritime a été élaborée à la suite d'une vaste consultation axée sur les nouvelles technologies et tient compte des normes nationales et internationales révisées. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada devrait recevoir la sanction royale au cours de l'automne 2001.

- Des règlements simplifiés et « en langage clair » en matière de transport des matières dangereuses ont été élaborés grâce à la forte participation des intervenants, ont été publiés et entreront en vigueur en 2002.

3. Supervision et intervention

Au cours des dernières années, Transports Canada a appuyé les efforts des différents secteurs de l'industrie du transport visant à instaurer une solide culture de sécurité interne et à accepter le fait qu'ils sont les premiers responsables d'offrir des produits et des services sécuritaires.

Au Canada, environ 1 400 inspecteurs de Transports Canada exercent des fonctions de supervision, ce qui comprend des activités d'administration, de surveillance, de formation, d'inspection et d'application de la réglementation. Les règles d'éthique des services liés aux processus de certification, d'application et de délivrance des permis sont maintenant bien ancrées, mais le Ministère poursuit ses efforts de rationalisation et de simplification partout où c'est possible. Le Ministère continue d'évaluer ses activités de surveillance, d'inspection et d'application de la réglementation afin d'augmenter son efficacité et de cibler des ressources dans les secteurs où elles peuvent avoir le plus d'incidence sur le comportement. Les efforts fournis pour renforcer l'efficacité des interventions ont également entraîné une multiplication des outils et des méthodes d'application administrative dont peuvent se prévaloir les inspecteurs pour assurer la conformité. Quoique exigeante, la mise au point des indicateurs de rendement servant à déterminer l'efficacité de nos fonctions d'intervention se continue par le biais de l'examen de nos ressources et de nos besoins en données.

Voici des exemples de résultats et d'activités de supervision ciblées de 2000-2001.

Transport ferroviaire

Le secteur ferroviaire a vu une réduction de plus de 50 % du taux d'incidents/accidents attribuables aux dispositifs d'aiguillage. Cette réduction s'est concrétisée après que le Ministère eut émis une directive d'urgence et introduit des processus officialisés de vérification de l'équipement ferroviaire. Cette intervention, ainsi que la priorité que l'industrie et les inspecteurs ont accordée aux événements fâcheux, a permis de réduire le nombre d'accidents et d'incidents attribuables au passage à grande vitesse des trains sur des aiguilles orientées dans le mauvais sens. Avant la diffusion de la directive, on recensait environ deux accidents ou incidents par mois.

Transport routier

L'année 2000 a été une année record pour les campagnes de rappel dans le secteur routier (314). Trente rappels visant 563 549 véhicules découlaient directement des activités de Transports Canada. Aucune raison unique n'explique un nombre si élevé de rappels. Toutefois, le nombre des composantes et des systèmes qui peuvent être défectueux augmente au même rythme que le nombre et la complexité des nouveaux véhicules, c.-à-d. constamment. En 2000, le rappel le plus publicisé a visé 248 000 pneus. En outre, 200 000 véhicules ont été rappelés en raison d'un problème lié au système de treuil du pneu de rechange, 180 000 mini-fourgonnettes ont été rappelées pour prévenir les fuites d'essence provenant des

conduits d'injection à haute pression au sein du moteur et 4 442 autobus d'écoliers ont été rappelés pour le remplacement du module de contrôle électronique du système de freinage automatique.

Dans le cadre d'une stratégie d'intervention visant à réduire le nombre de véhicules volés importés au Canada pour y être démontés, et afin de traiter les questions de finances, de criminalité et de sécurité liées à ce phénomène, le Ministère a mis en œuvre un programme d'inscription et de surveillance des épaves de véhicules importés des États-Unis.

Transport aérien

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a donné une évaluation positive du système de surveillance de l'aviation civile du Ministère. Une vérification de l'OACI effectuée en août 2000 a permis de conclure que « le Canada a mis au point un système de surveillance efficace et rentable ».
🕮 Le rapport de vérification est affiché dans notre site Web, à l'adresse www.tc.gc.ca/aviation/INTERNTL/ICAO/TOC-f.htm.

Une des interventions efficaces du secteur de l'aviation consiste à fournir un document électronique indiquant le nom des contrevenants à la réglementation ministérielle sur l'aviation, mesure qui favorise l'instauration d'une solide culture de sécurité chez les personnes assujetties à la réglementation. Une autre intervention consiste à offrir un nouvel ensemble de cours de formation pour les pilotes professionnels, lesquels regroupent les éléments de conception pédagogique et les nouveaux principes de gestion de la sécurité.

Le Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien, formé en 1996, a formulé 71 recommandations, qui ont été appliquées par Transports Canada et par les intervenants de l'industrie de l'aviation. À la suite de l'application de ces recommandations, le nombre des accidents impliquant des taxis aériens à voilure fixe est passé de 94 en 1998 à environ 63 en 2000, ce qui représente une baisse de 33 %.

Transport maritime

Dans le secteur maritime, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port de Transports Canada ont contribué de façon positive à la qualité des navires battant pavillon étranger entrant dans les ports canadiens. Sur les 1 070 navires battant pavillon étranger inspectés en 2000, 54 % (583) étaient non conformes et 10 % (103) comportaient des anomalies suffisamment graves pour en justifier la détention. Ces 103 détentions indiquent que la tendance est à la baisse depuis quelques années (par rapport à 142 détentions en 1998 et à 125 en 1999). Cette tendance est toutefois plus évidente sur la côte est. La faible mais importante réduction du nombre de détentions de vraquiers est particulièrement notable, car ces navires comportent des risques élevés et sont tout spécialement visés par le régime d'inspection des vraquiers du Ministère.

Entités en dévolution

Même si Transports Canada n'est plus le fournisseur direct de nombreux services associés au transport, il continue de jouer un important rôle de surveillance de la sécurité. Des cadres de responsabilisation allant des accords aux nouvelles exigences réglementaires (comme dans le cas de la navigation aérienne) ont été mis en place avec les entités en dévolution pour permettre au Ministère d'assumer ses responsabilités législatives en matière de sécurité et de sûreté des transports. Les cadres de responsabilisation se traduisent par une compréhension commune des résultats souhaités, établissent les exigences de suivi et de surveillance de Transports Canada et sensibilisent davantage les entités en dévolution à leurs responsabilités à l'égard de la sécurité et à la nécessité d'instaurer une solide culture de sécurité.

En 2000-2001, on a introduit une série de règlements, de normes et de politiques sur la sécurité et la sûreté pour les aérodromes, les aéroports et les services de navigation aérienne. L'OACI et la Federal Aviation Administration (FAA) américaine reconnaissent toutes deux que nos nouvelles normes de certification des héliports représentent une pratique exemplaire. Les nouveaux règlements et les nouvelles normes de

planification des urgences et de gestion de la faune dans les aéroports signifient un renforcement de la réglementation et une diminution des risques.

4. Recherche et développement

Le programme de recherche et de développement (R et D) de Transports Canada renforce la capacité scientifique et technologique du Ministère, contribue à l'atteinte de ses objectifs stratégiques et favorise l'innovation dans les transports. Le programme comprend des initiatives de collaboration nationale et internationale à long terme mises de l'avant conjointement avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les intervenants de l'industrie. Actuellement, l'investissement total dans le programme de sciences et de technologie pour les transports se chiffre à environ 13,3 millions de dollars, ce qui comprend l'apport financier de 6,7 millions de dollars provenant de sources externes (un peu plus de la moitié de la valeur du programme). Deux de nos nombreuses initiatives de recherche et développement sont décrites ci-dessous.

Recherche sur les passages à niveau de chemin de fer

Cette initiative, entreprise en 1999, a renforcé la sécurité des passages à niveau de chemin de fer grâce à la mise au point de systèmes d'avertissement efficaces et peu coûteux. La plus grande priorité qu'a accordée le Ministère à sa collaboration avec le gouvernement américain et avec les associations ferroviaires et à sa participation à des ateliers et des conférences a rehaussé la sensibilisation et le soutien de l'industrie ferroviaire canadienne aux nouvelles pratiques de sécurité. Le financement du Ministère pour le programme de recherche de quatre ans s'élève à un million de dollars. Les contributions des compagnies de chemin de fer canadiennes et des autres partenaires associés au programme ont grandement majoré cette somme, et on prévoit un financement additionnel de la part des intervenants en cause.

Recherche sur la fatigue et les facteurs humains dans les transports

Transports Canada admet depuis longtemps l'importance de bien saisir les facteurs humains dans la sécurité des transports et de prendre des mesures pour remédier à la fatigue des exploitants. Comme de 70 % à 90 % des accidents de transport sont attribuables à une erreur humaine, on a décidé que la recherche et les programmes devaient servir à sensibiliser les gens à leur vulnérabilité face à l'erreur et à aider les entreprises à adopter des mesures de prévention. Ces mesures permettent de prévenir les erreurs ou de s'assurer que les petites erreurs ne se multiplient pas et n'entraînent pas d'accidents majeurs. Depuis la fin des années 1980, le Ministère joue un rôle dominant dans la recherche et le développement liés aux facteurs humains dans les transports au Canada, et particulièrement à l'égard des conducteurs de véhicules commerciaux, des pilotes de navire et des pilotes de ligne, des contrôleurs de la circulation aérienne et des membres d'équipage de navires. Le Ministère a mené des études et a participé à des activités de recherche et développement en collaboration avec des autorités nationales, provinciales et américaines, avec des intervenants de l'industrie et avec des organismes de recherche. Certains résultats obtenus grâce aux récentes activités incluent : l'élaboration de tests d'autoévaluation de la fatigue en vol pour les pilotes de ligne (tests faisant partie des travaux en cours visant à recueillir des données et à élaborer des mesures de prévention), un compendium de pratiques exemplaires liées aux mesures de prévention de la fatigue et des facteurs humains dans tous les modes de transport, des recommandations appuyant la révision du *Règlement sur l'armement en équipage des navires* du Canada, et la préparation d'un atelier portant sur les facteurs humains relatifs à la maintenance des aéronefs conçu pour guider les compagnies aériennes dans la mise en œuvre de programmes de formation sur les facteurs humains.

3.3.2 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats définitifs :
Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois :

- efficient, efficace, viable, abordable et accessible;
- adapté aux besoins des utilisateurs et aux collectivités;
- concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.

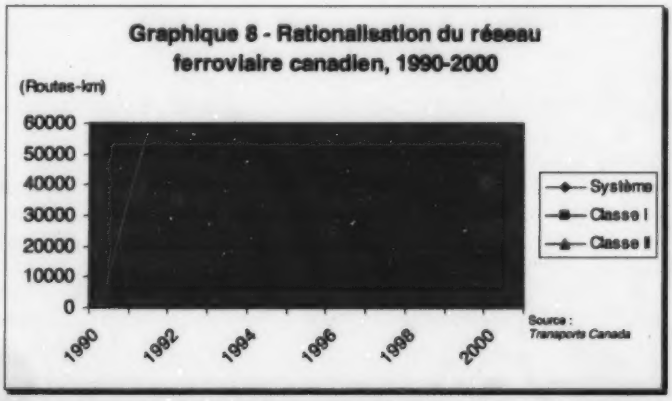
Comme les exportations représentent presque 50 % de l'économie, les transports sont essentiels à la compétitivité du Canada sur le plan international. La politique fédérale en matière de transport cherche à favoriser la viabilité et l'efficience des services de transports fondées sur la concurrence, la discipline commerciale et les forces du marché, autant que possible. Ceci a permis de réduire le fardeau des contribuables : en 2000-2001, le total des subventions et contributions fédérales aux transports s'élevait à 600 millions de dollars, soit la moitié moins que leur total au milieu des années 1990.

La déréglementation économique au milieu des années 1980 a marqué le début d'une nouvelle ère pour les relations entre le gouvernement du Canada et l'industrie des transports. Cette nouvelle ère s'est poursuivie dans les années 1990 quand le gouvernement s'est retiré des opérations de transport, tels que les aéroports, les ports et le système de navigation aérienne. Les derniers réalisations et défis importants associés à cette transformation sont énumérés, par mode, ci-dessous.

1. Industrie des chemins de fer canadiens

La *Loi sur les transports au Canada* a favorisé l'industrie des lignes ferroviaires sur courtes distances qui répondent aux besoins des collectivités locales. En effet, au lieu de les abandonner, la loi a facilité la transformation de plusieurs lignes secondaires sous-utilisées appartenant au CN et à CPL (chemins de fer de classe 1) en des lignes sur courtes distances (chemins de fer de classe 2). Comme le montre le graphique 8, la taille globale du réseau de chemins de fer canadien a changé de façon marginale depuis le début de la restructuration. Par contre, la taille du réseau de chemins de fer de classe 1 a été réduite, alors que celle des chemins de fer de classe 2 a augmenté de façon à représenter environ un tiers de l'ensemble du réseau.

Graphique 8 - Rationalisation du réseau ferroviaire canadien, 1990-2000



Le gouvernement du Canada a créé un milieu favorable à l'amélioration de la productivité et à la réduction des frais de transport du secteur ferroviaire; il a ainsi adopté la *Loi nationale sur les transports* (1987) et la *Loi sur les transports au Canada* (1996), il a retiré les subventions accordées aux transports et il a privatisé le CN en 1995. Aujourd'hui, le rendement des chemins de fer canadiens figure parmi les meilleurs en Amérique du Nord, avec des ratios d'exploitation (coûts d'exploitation/recettes) de 69,6 % pour CN et de 76,9 % pour CPL. Cet excellent rendement s'est poursuivi en 2000 malgré le ralentissement de l'économie au dernier trimestre et malgré les coûts élevés de carburant. L'évolution des prix du CN et de CPL a permis une réduction des frais de transport ferroviaire d'environ 530 millions de dollars depuis 1994 en raison d'une réduction annuelle moyenne des droits de 0,8 % en valeur nominale, ou de 2,3 % en valeur réelle.

Pour donner suite aux examens publics de la fin des années 1990, des mesures ont été adoptées pour augmenter l'efficacité, réduire les coûts et amorcer l'évolution vers un réseau de transport et de manutention du grain commercial, axé sur les contrats. Parmi ces mesures, signalons la limitation des recettes annuelles tirées du grain par les sociétés ferroviaires et des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* pour favoriser les lignes ferroviaires sur courtes distances. Le gouvernement évalue les avantages, répercussions et incidences de ces mesures sur les fermiers, le mandat de la Commission canadienne sur le blé, l'efficacité de la manutention du grain et le rendement général du réseau de transport et de manutention du grain. Cette évaluation se fait par le biais de mécanismes de surveillance mis en œuvre par des tiers indépendants provenant du secteur privé.

Le gouvernement examine la possibilité d'investir davantage dans le transport des voyageurs par chemin de fer, méthode durable et respectueuse de l'environnement, que dans les autres modes de transport des personnes. Au cours des cinq prochaines années, VIA Rail recevra 401 millions de dollars pour des améliorations apportées aux immobilisations. VIA surveillera et signalera les incidences de cet investissement sur la qualité des services, l'efficacité, la sûreté, la viabilité économique et environnementale. En plus des services offerts par VIA, le gouvernement donne une subvention annuelle de plus de 6 millions de dollars pour financer trois autres services de transport ferroviaire des voyageurs. Ces services incluent ceux entre Toronto et North Bay en Ontario; entre Sault Ste. Marie et Hearst en Ontario; ceux entre Sept-Îles, Québec, Labrador City, Terre-Neuve, et Schefferville, Québec. Le ministère des Transports examine également la possibilité de franchiser certains services de transport des passagers en région afin de maintenir ou d'améliorer les services offerts aux collectivités sans nécessiter un investissement fédéral supplémentaire.

2. Industrie du transport aérien au Canada

En réponse aux difficultés financières chroniques des Lignes aériennes Canadien International et à l'émergence d'Air Canada en tant que transporteur aérien dominant au pays, Transports Canada a tout fait pour minimiser les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les collectivités, les voyageurs, ainsi que les employés et leurs familles. Par le biais du projet de loi sur la restructuration de l'industrie aérienne, le gouvernement du Canada a établi le cadre pour stabiliser le marché du transport aérien intérieur, tout en prenant les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs contre une tarification abusive, maintenir les services dans les collectivités touchées par la restructuration et promouvoir la concurrence. On a confirmé que la propriété et le contrôle de l'industrie du transport aérien intérieur seraient confiés à des intérêts canadiens. Air Canada s'est engagée à respecter le traitement des employés syndiqués touchés par l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International.

Tableau 3

Nouveaux services aériens réguliers intérieurs, directs et sans escale, en 2000

Route		*Fréquence*	*Compagnie aérienne*
Charlettown	Montréal	1	Air Canada/Air Nova
Edmonton	Montréal	1	Air Canada
Halifax	St. John's	2	CanJet
Halifax	Montréal	2	CanJet
Halifax	Ottawa	3	CanJet
Halifax	Montréal	1	Royal Aviation
Halifax	Vancouver	1	Air Canada
Halifax	Québec	1	Air Canada/Air Nova
Halifax	Ottawa	1	Royal Aviation
Halifax	Stephenville	2	Air Canada/Air Nova
Hamilton	Winnipeg	3	WestJet
Hamilton	Thunder Bay	2	WestJet
Hamilton	Ottawa	3	WestJet
Hamilton	Moncton	1	WestJet
Kelowna	Toronto	1	Air Canada
Montréal	London	1	Air Canada/ Air Ontario
Montréal	Ottawa	2	CanJet
Montréal	St. John's	1	Air Canada/Air Nova
Montréal	Toronto	2	CanJet
Montréal	Windsor	1	Air Canada/ Air Ontario
Ottawa	Toronto	3	CanJet
Ottawa	Toronto	5	Royal Aviation
Ottawa	Windsor	3	Air Canada/ Air Ontario
Terrace	Vancouver	2	Hawkair
Toronto	Winnipeg	2	CanJet
Toronto	Vancouver	1	Royal Aviation

Source : Official Airline Guide

Note: Les vols de CANJET et ROYAL AVIATION sont maintenant desservis par CANADA 3000.

Comme le montre le tableau 3, les transporteurs aériens ont ajouté plusieurs nouvelles routes en 2000. Depuis qu'Air Canada a consolidé et réorienté la capacité intérieure, les services offerts par des transporteurs économiques, tels WestJet, Canada 3000 et Air Transat, ont augmenté. Collectivement, ces entreprises desservent actuellement 20 villes canadiennes. Leur part de capacité offerte est passée de 17,5 %, au milieu de 1999, à 25 %, au milieu de 2001. En même

temps, une enquête menée en 2001 a révélé que 65 % du public étaient d'avis que la restructuration de l'industrie du transport aérien n'a pas eu de répercussions négatives sur leurs déplacements. De ceux qui ont été touchés, 14 % considèrent la restructuration comme un événement positif, 16 % comme négatif, et 5 % n'ont pas émis d'opinion.

À la suite d'une entente entre le Canada et les États-Unis, les passagers internationaux qui transitent dans certains aéroports canadiens peuvent contourner les formalités de douane et d'immigration canadiennes et passer directement aux douanes américaines avant de prendre un avion à destination des États-Unis. Ceci pourrait entraîner une augmentation du nombre de passagers qui utilisent les aéroports et transporteurs canadiens pour se rendre aux États-Unis à partir d'autres pays. Ce programme de contrôles douaniers anticipés en transit a été officiellement mis en œuvre à Vancouver et sera mis en vigueur à Toronto, à Montréal et à Calgary dès que les installations et autres dispositions seront en place. Il sera également offert aux autres aéroports qui le désirent.

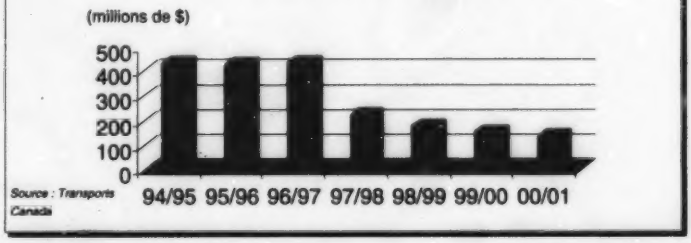
Le programme de cessions d'aéroports de Transports Canada a réussi à atteindre les résultats attendus. À la fin du mois de juin 2001, 25 des 26 grands aéroports du Canada — ceux qui composent le Réseau national des aéroports (RNA) — sont maintenant gérés par des entités autonomes, responsables à l'échelle locale, qui répondent aux demandes croissantes du marché du transport aérien sans nécessiter l'aide des contribuables. L'initiative de cession des aéroports canadiens figure parmi les commercialisations mondiales les plus réussies. Jusqu'à maintenant, plus de 5 milliards de dollars ont été injectés dans des projets d'immobilisations d'aéroport et les administrations aéroportuaires ont rapidement grandi. Elles offrent davantage de services aux voyageurs et génèrent des activités économiques considérables dans plusieurs régions. Un investissement additionnel de 5 à 7 milliards de dollars est prévu d'ici 2010.

Les résultats d'une enquête menée auprès du public en 2001 suggèrent que les effets positifs prévus de transfert des aéroports étaient bien justifiés. La majorité des répondants croient qu'il y a eu des améliorations dans les restaurants, les magasins, le décor, la surveillance de la sécurité, le stationnement, l'accès routier, les services de taxis, les transports en commun et l'efficacité générale, ou du moins que la qualité de ces éléments est restée stable pendant les cinq dernières années.

Le Ministère élabore actuellement une Loi sur les aéroports du Canada qui précisera les responsabilités du gouvernement et des administrations aéroportuaires locales et qui établira les exigences au chapitre de la régie, l'imputabilité, la transparence et le suivi économique. Étant donné que le gouvernement du Canada reste propriétaire des terrains et des autres immobilisations du RNA, il a également établi un nouveau processus de suivi amélioré des baux.

Pour la plupart des autres aéroports que possédait et exploitait Transports Canada, l'intention était de se départir de la gestion et la propriété. Cette initiative a également été couronnée de succès — seulement 16 des 110 aéroports n'ont pas encore été cédés ou transférés. Le calendrier pour la cession de ces quelques aéroports a généralement été ralenti par des retards dans l'approbation des collectivités et par le besoin de tenir compte des terres faisant l'objet de revendications autochtones et des inquiétudes provinciales.

Graphique 9 - Coûts bruts de Transports Canada pour financer les aéroports



Le fardeau des contribuables a été considérablement réduit — le financement brut accordé aux aéroports par Transports Canada est maintenant réduit d'environ 300 millions de dollars par rapport à ce qu'il était au commencement du programme de cessions (voir graphique 9). Dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), quelques aéroports non fédéraux peuvent recevoir des contributions du gouvernement fédéral pour des projets d'immobilisation liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des frais

d'exploitation. Depuis 1995, le PAIA a aidé 196 projets de 114 aéroports, pour un total d'environ 120 millions de dollars (ces données datent du 31 mars 2001). L'évaluation du programme, terminée en 2000, a conclu que le PAIA avait atteint ses objectifs et qu'il serait renouvelé jusqu'en 2005.

Le transfert du système de navigation aérienne à NAV CANADA, une société à but non lucratif, effectué en 1996, a été une réussite importante. Depuis, la société a augmenté le nombre de contrôleurs et apporté des améliorations considérables au système de navigation aérienne, tout en continuant d'appliquer des tarifs raisonnables, incluant des réductions en 1999 et en 2000 qui ont permis aux exploitants d'épargner environ 50 millions de dollars chaque année.

3. Industrie maritime du Canada

À le suite de la mise en œuvre de la Politique maritime nationale, y compris l'importante initiative visant la cession des ports régionaux/locaux, les coûts bruts nécessaires pour financer les ports de Transports Canada ont été réduits de 112 millions de dollars depuis les cinq dernières années. Au mois de juillet 2001, presque 75 % des ports régionaux et locaux avaient été cédés – 406 des 549 installations portuaires ont été retirées du répertoire du Ministère. La cession de ces ports aux collectivités et aux autres groupes locaux intéressés confie la prise de décision aux personnes les plus aptes à évaluer les besoins locaux. Des délais imprévus sont survenus, causés par exemple par les revendications des Premières Nations, ainsi que par la résistance provinciale au programme de cessions.

Depuis le mois de mai 2001, 19 des principaux ports du Canada — les plus essentiels à l'économie — sont gérés de façon indépendante par les administrations portuaires du Canada (APC). Le tableau 4 montre qu'entre 1995 et 1999, les recettes collectives de ces ports ont surpassé les dépenses. La plupart de ces ports affichent maintenant un bilan net positif et un accroissement stable des recettes. Il semblerait que, dans la plupart des cas, les ports atteignent ou dépassent les objectifs prévus. En exploitant les ports indépendamment du gouvernement, les APC jouissent d'une plus grande liberté commerciale. Les usagers et les intérêts locaux peuvent également jouer un plus grand rôle dans l'exploitation quotidienne et dans l'orientation et le développement futur.

Tableau 4 - Résultats financiers des principaux ports, 1995-1999

	(Millions de dollars)				
	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Recettes	279,7	285,9	296,8	287,2	240,0
Dépenses	231,4	226,3	235,6	227,0	212,1
Bénéfice d'exploitation	48,3	59,6	61,2	60,2	27,9
Ratio (%)	82,7	79,2	79,4	79.0	88,4
Bénéfice net	**41,7**	**36,2**	**44,5**	**28,1**	**36,0**

Notes : Les chiffres pour 1999 comprennent tous les ports ayant le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999. Ils ne comprennent pas les chiffres de six ports importants qui n'étaient pas considérés comme des administrations portuaires canadiennes à ce moment.

Les chiffres pour la période allant de 1995 à 1998 comprennent les totaux pour la Société canadienne des ports et les commissions portuaires.

Source : États financiers des ports: Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Les ports du Canada ont préféré avoir une relation étroite avec le gouvernement fédéral plutôt que le genre de relation que crée l'application des baux utilisés pour le transfert des aéroports. Les APC ont été créées par l'émission de lettres patentes qui, entre autres choses, exigent le paiement de frais sur les recettes brutes et l'approbation de toute transaction immobilière effectuée par les APC. Bien que la *Loi maritime du Canada* (LMC) semble fonctionner adéquatement, certains éléments pourraient être revus afin d'en renforcer davantage l'efficacité. Par exemple, le processus d'approbation des transactions foncières est l'une des questions qui pourraient être abordées lors de l'examen de la LMC en 2003.

Le transfert de la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des voies navigables sur la portion canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), organisme sans but lucratif établi au mois d'octobre 1998 par des usagers de la Voie maritime et d'autres intérêts, est également le résultat de la LMC. La CGVMSL propose actuellement une réduction des droits de 1,5 % pour la saison de 2001. Cette réduction est rendue possible grâce à la

situation financière positive de la CGVMSL. En effet, depuis 1998, la société a été en mesure de surpasser de 8,5 millions de dollars les objectifs de coûts établis dans l'entente de gestion qu'elle a signée avec le gouvernement fédéral.

4. Infrastructure routière du Canada

Les autoroutes assurent le transport de 75 % des marchandises au Canada et représentent 90 % de tous les déplacements intervilles. Elles sont essentielles à la croissance économique et au développement social du pays. Au fil des ans, Transports Canada a participé à la construction des autoroutes provinciales et territoriales par le biais d'une série d'ententes de partage des coûts. L'an dernier, 66,2 millions de dollars ont été accordés à Terre-Neuve, à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec afin de financer d'importants projets d'amélioration des immobilisations. Ces projets sont mis en œuvre dans le but de renforcer le réseau de transport et, sur indication des provinces, d'améliorer la sécurité et d'augmenter la capacité. De plus, un investissement de 35 millions de dollars a été accordé à des projets de ponts à Montréal reliés à la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le nouveau Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) accordera 500 millions de dollars entre 2002 et 2006 pour l'amélioration stratégique du réseau routier national et 100 millions de dollars pour les projets d'intégration du réseau national, tels que les points de passage frontaliers, la planification des transports, les études d'intégration modale et les systèmes de transport intelligents. Transports Canada a mis au point un plan exhaustif pour la surveillance du rendement du PSIR. Ce plan inclut les indicateurs et sources de données de résultats tels que la conformité des bénéficiaires de financement aux ententes, l'application des normes nationales de construction, le partage d'information, l'efficacité des transports, la durabilité de la sécurité et de l'environnement.

Le projet des systèmes de transport intelligents (STI) stimule le développement et le déploiement de systèmes qui maximisent l'utilisation et l'efficacité des infrastructures de transports existantes et qui répondent de façon responsable aux futurs besoins en matière de mobilité. Comme première mesure importante entreprise pour accélérer le déploiement, l'intégration et l'interpolarité des STI au Canada, le gouvernement fédéral accorde 3 millions de dollars à 19 projets de partage des coûts sur une période de deux ans, se terminant au mois de mars 2002. En outre, Transports Canada a mis au point une architecture pour les STI qui est compatible au Canada et en Amérique du Nord. Par le biais du PSIR, le gouvernement du Canada accélère le déploiement des STI en accordant environ 30 millions de dollars sur cinq ans. Au mois d'octobre 2000, le Canada et les États-Unis ont signé un mémoire de coopération portant sur des questions relatives au transport de surface et qui met l'accent sur les passages frontaliers et sur les STI. Le Ministère a lancé un deuxième appel de propositions relativement aux initiatives de déploiement et d'intégration des STI.

3.3.3 Protéger l'environnement physique

Résultats définitifs :

- Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution provenant du secteurs des transports.
- Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport.

Le réseau de transport est essentiel à la vie des Canadiens et à l'économie canadienne. En effet, ce réseau veille au transport des marchandises dont nous avons besoin, nous permet de nous rendre au travail, de partir en vacances et de garder contact avec nos amis et proches. Les Canadiens désirent de plus en plus un réseau de transport qui nuise moins à la santé humaine et qui est respectueux de l'environnement.

Le secteur des transports fait face à trois grandes questions relatives à l'environnement : changement climatique, salubrité de l'air et durabilité générale du réseau de transport. Les défis que pose la résolution de ces questions sont accentués par certaines tendances des transports. Par exemple, l'accroissement de l'utilisation d'automobiles, de camions et d'avions entraîne l'augmentation des émissions polluantes, qui, elles, causent l'augmentation du smog et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Comme l'infrastructure routière et les moyens de transport de rechange, dont les transports en commun, ne satisfont pas à la demande, nos centres urbains sont régulièrement aux prises avec la congestion. Cette congestion entraîne une augmentation des émissions qui surpasse celle qui résulterait d'un nombre accru de véhicules sur les routes.

💻 Pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement, consultez *Le transport durable : Le contexte canadien*, disponible sur notre site Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/UNCSD9_April23_01fr.htm.

🕮 Voir le chapitre 5 de notre rapport annuel, *Les transports au Canada 2000*, pour de plus amples renseignements sur les transports et l'environnement.

1. Changement climatique

À titre de coparrain et de coprésident de la Table des transports sur le changement climatique, Transports Canada a collaboré avec des intervenants de l'industrie, avec des organismes à but non lucratif et avec tous les ordres de gouvernement pour étudier des moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) produits par le secteur des transports. En effet, le secteur des transports constitue la principale source de GES au Canada. Il est responsable de 25 % du total des émissions de GES. On estime que les émissions de GES qui lui sont attribuables devraient dépasser les niveaux de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % d'ici 2020, si la tendance se maintient. Si le protocole de Kyoto, négocié dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique (CCNUCC), est ratifié, le Canada devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 au cours du quinquennat allant de 2008 à 2012.

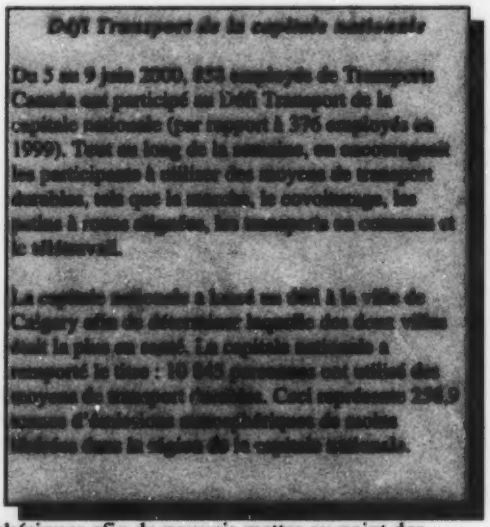
Au mois d'octobre 2000, le gouvernement du Canada a annoncé dans son *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique* qu'il contribuerait à la Stratégie nationale de mise en œuvre sur le changement climatique. Le plan énonce cinq nouvelles initiatives visant le secteur des transports : efficacité énergétique, nouveaux carburants, véhicules à pile à combustible, transport de marchandises, transport urbain. À sa mise en œuvre complète, le Canada aura réussi à atteindre un tiers des objectifs établis dans le protocole de Kyoto.

En 1998-1999, les activités de Transports Canada produisaient environ 70 kilotonnes d'équivalents-CO_2. Dans le cadre d'une initiative visant à mettre de l'ordre dans les opérations d'un point de vue

environnemental, Transports Canada s'est engagé à réduire d'ici 2010 ses émissions de GES de 4 % par rapport aux niveaux de 1998. Le Ministère entend atteindre cet objectif en réduisant les émissions de GES provenant de ses flottes maritimes et automobiles. Il prévoit réduire davantage ses émissions de GES en exécutant d'autres initiatives visant à diminuer la pollution atmosphérique et la consommation énergétique. 💻 Pour de plus amples renseignements sur le changement climatique, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet.

2. Pollution atmosphérique

Le smog contribue à un grand nombre de problèmes de santé, dont l'insuffisance de la fonction pulmonaire, les infections respiratoires, les crises d'asthme et les décès prématurés. Santé Canada estime qu'au Canada, environ 5 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution atmosphérique chaque année. Les émissions produites par les activités de transport participent considérablement à la création de smog, particulièrement dans les zones urbaines. Reconnaissant la nécessité de réduire les niveaux de smog, Transports Canada a participé aux négociations entre le Canada et les États-Unis en octobre 2000 visant à faire entrer en vigueur l'*Annexe sur l'ozone à l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air de 1991*. En vertu de l'Annexe sur l'ozone, les deux pays s'engagent à considérablement réduire la production d'oxydes d'azote et les composés organiques volatils en Ontario, au Québec, dans le nord-est et le centre-ouest des États-Unis.



En 2000, Environnement Canada et Transports Canada ont effectué des cliniques d'analyse des émissions de véhicules partout au Canada. Ensemble, les deux ministères ont examiné 2 690 véhicules. L'objectif principal de ces cliniques était de sensibiliser la population au rôle que jouent les véhicules dans la production d'émissions causant le smog.

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada collabore avec les aéroports canadiens afin d'étudier la qualité de l'air des aéroports. Le Ministère a permis aux administrations aéroportuaires qui désiraient participer à l'amélioration de la qualité de l'air d'utiliser son véhicule de surveillance mobile de la qualité de l'air. Depuis le début des années 1980, on a utilisé ce véhicule pour recueillir des données dans le cadre de plus d'une douzaine d'études. Il est actuellement utilisé à l'aéroport de Dorval au Québec. Les aéroports utilisent ces données pour repérer les sources problématiques d'émissions atmosphériques afin de pouvoir mettre au point des plans d'atténuation. Les données permettent également au Ministère de mieux comprendre les répercussions des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air.

Transports Canada entreprend également l'exécution de plusieurs initiatives visant à réduire ses propres émissions atmosphériques. Le Ministère a, par exemple, contribué à la salubrité de l'air en ajoutant à son propre parc automobile des véhicules utilisant un combustible de remplacement. Au mois de décembre 2000, le Ministère possédait 55 véhicules utilisant un combustible de remplacement. Par ailleurs, en 1999-2000, Transports Canada se situait au premier rang des acheteurs de ce type de véhicule parmi les autres ministères de l'annexe 1 (en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*) et au troisième rang dans l'ensemble du gouvernement fédéral, ayant acheté ou remplacé au total 22 véhicules de son parc automobile.

3. Évaluation environnementale

En 2000, Transports Canada a mené 137 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) afin d'établir les effets positifs et négatifs potentiels sur l'environnement de certains projets. Conformément à la LCEE, le Ministère examine les répercussions des

projets sur l'environnement et, selon les résultats de l'examen, en approuve ou non la réalisation et étudie la façon d'atténuer les effets négatifs potentiels sur l'environnement.

4. Assainissement de lieux contaminés

La base de données de gestion des lieux contaminés de Transports Canada a été terminée en 2000 et contient des renseignements sur 532 lieux, dont 482 ont été examinés et déclarés contaminés. On croit que 50 autres de ces emplacements sont contaminés. En vertu du Programme de gestion des lieux contaminés et de la politique de gestion, tous les lieux contaminés appartenant à Transports Canada doivent être constamment identifiés, classifiés, gérés et enregistrés. Par exemple, les travaux d'assainissement de la décharge de Gloucester se sont poursuivis l'année dernière et ont engendré des coûts annuels de 780 000 dollars.

La classification permet au Ministère d'adopter la meilleure méthode de gestion des lieux. Au cours des dernières années, Transports Canada a classifié 130 lieux supplémentaires en fonction de leur type. Le nombre de lieux classifiés se situe maintenant à 245. Le Ministère dispose d'un système de classification des sites aquatiques pour classifier ses sites aquatiques. Tous les lieux contaminés seront désormais classifiés dès qu'ils seront repérés. Le Ministère a également lancé un programme de surveillance environnementale destiné aux immobilisations louées. Les résultats de ce programme seront disponibles au cours de l'exercice 2001-2002.

5. Stratégie de développement durable

En mars 2000, la progression de la mise en œuvre de la première stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada a fait l'objet d'un examen interne. L'examen a montré que des mesures considérables ont été prises sur environ 85 % des 47 engagements (voir le tableau 5). La première SDD du Ministère, déposée au Parlement en décembre 1997, énumérait huit défis stratégiques visant à promouvoir un réseau de transport durable, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations actuelles et futures. Jusqu'à maintenant, un bon nombre des réalisations de la SDD ont permis de préparer le terrain nécessaire pour atteindre les objectifs à long terme.

Tableau 5

[redacted]

Défi[1]	Engagements	Continu	Terminés	Travaux en cours (TEC)	TEC – En retard par rapport au calendrier défini
1	12	9	1	1	1
2	5	5	0	0	0
3	6	1	4	1	0
4	6	4	1	1	0
5	3	0	1	0	2
6	6	1	1	1	3
7	5	2	1	1	1
8	4	4	0	0	0
[redacted]					

1. Les huit défis sont décrits ci-dessous.

Il est important de noter que le rendement général du Ministère par rapport à la première SDD est difficile à mesurer puisque pour la plupart des défis et des engagements, les indicateurs de rendement n'avaient pas encore été définis. Le Ministère a cependant réalisé de grands progrès dans l'élaboration d'un cadre de mesure de rendement pour la deuxième stratégie (2001-2003). Il continue à se consacrer aux défis de la SDD et aux indicateurs de transport durable.

Quelques-unes des réalisations accomplies l'année dernière dans le cadre de la SDD de Transports Canada sont décrites ci-dessous.

environnemental. Transports Canada s'est engagé à réduire d'ici 2010 ses émissions de GES de 4 % par rapport aux niveaux de 1998. Le Ministère entend atteindre cet objectif en réduisant les émissions de GES provenant de ses flottes maritimes et automobiles. Il prévoit réduire davantage ses émissions de GES en exécutant d'autres initiatives visant à diminuer la pollution atmosphérique et la consommation énergétique.
⇨ Pour de plus amples renseignements sur le changement climatique, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/francais/changeclimat/tablet.

2. Pollution atmosphérique

Le smog contribue à un grand nombre de problèmes de santé, dont l'insuffisance de la fonction pulmonaire, les infections respiratoires, les crises d'asthme et les décès prématurés. Santé Canada estime qu'au Canada, environ 5 000 décès prématurés peuvent être attribués à la pollution atmosphérique chaque année. Les émissions produites par les activités de transport participent considérablement à la création de smog, particulièrement dans les zones urbaines. Reconnaissant la nécessité de réduire les niveaux de smog, Transports Canada a participé aux négociations entre le Canada et les États-Unis en octobre 2000 visant à faire entrer en vigueur l'*Annexe sur l'ozone à l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air de 1991*. En vertu de l'Annexe sur l'ozone, les deux pays s'engagent à considérablement réduire la production d'oxydes d'azote et les composés organiques volatils en Ontario, au Québec, dans le nord-est et le centre-ouest des États-Unis.

En 2000, Environnement Canada et Transports Canada ont effectué des cliniques d'analyse des émissions de véhicules partout au Canada. Ensemble, les deux ministères ont examiné 2 690 véhicules. L'objectif principal de ces cliniques était de sensibiliser la population au rôle que jouent les véhicules dans la production d'émissions causant le smog.

Défi Transport de la capitale nationale

Du 5 au 9 juin 2000, 858 employés de Transports Canada ont participé au Défi Transport de la capitale nationale (par rapport à 376 employés en 1999). Tout au long de la semaine, on encourageait les participants à utiliser des moyens de transport durables, tels que la marche, le covoiturage, les patins à roues alignées, les transports en commun et le télétravail.

La capitale nationale a lancé un défi à la ville de Calgary afin de déterminer laquelle des deux villes était la plus en santé. La capitale nationale a remporté le titre : 10 845 personnes ont utilisé des moyens de transport durables. Ceci représente 258,9 tonnes d'émissions atmosphériques de moins libérées dans la région de la capitale nationale.

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada collabore avec les aéroports canadiens afin d'étudier la qualité de l'air des aéroports. Le Ministère a permis aux administrations aéroportuaires qui désiraient participer à l'amélioration de la qualité de l'air d'utiliser son véhicule de surveillance mobile de la qualité de l'air. Depuis le début des années 1980, on a utilisé ce véhicule pour recueillir des données dans le cadre de plus d'une douzaine d'études. Il est actuellement utilisé à l'aéroport de Dorval au Québec. Les aéroports utilisent ces données pour repérer les sources problématiques d'émissions atmosphériques afin de pouvoir mettre au point des plans d'atténuation. Les données permettent également au Ministère de mieux comprendre les répercussions des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air.

Transports Canada entreprend également l'exécution de plusieurs initiatives visant à réduire ses propres émissions atmosphériques. Le Ministère a, par exemple, contribué à la salubrité de l'air en ajoutant à son propre parc automobile des véhicules utilisant un combustible de remplacement. Au mois de décembre 2000, le Ministère possédait 55 véhicules utilisant un combustible de remplacement. Par ailleurs, en 1999-2000, Transports Canada se situait au premier rang des acheteurs de ce type de véhicule parmi les autres ministères de l'annexe I (en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*) et au troisième rang dans l'ensemble du gouvernement fédéral, ayant acheté ou remplacé au total 22 véhicules de son parc automobile.

3. Évaluation environnementale

En 2000, Transports Canada a mené 137 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) afin d'établir les effets positifs et négatifs potentiels sur l'environnement de certains projets. Conformément à la LCEE, le Ministère examine les répercussions des

projets sur l'environnement et, selon les résultats de l'examen, en approuve ou non la réalisation et étudie la façon d'atténuer les effets négatifs potentiels sur l'environnement.

4. Assainissement de lieux contaminés

La base de données de gestion des lieux contaminés de Transports Canada a été terminée en 2000 et contient des renseignements sur 532 lieux, dont 482 ont été examinés et déclarés contaminés. On croit que 50 autres de ces emplacements sont contaminés. En vertu du Programme de gestion des lieux contaminés et de la politique de gestion, tous les lieux contaminés appartenant à Transports Canada doivent être constamment identifiés, classifiés, gérés et enregistrés. Par exemple, les travaux d'assainissement de la décharge de Gloucester se sont poursuivis l'année dernière et ont engendré des coûts annuels de 780 000 dollars.

La classification permet au Ministère d'adopter la meilleure méthode de gestion des lieux. Au cours des dernières années, Transports Canada a classifié 130 lieux supplémentaires en fonction de leur type. Le nombre de lieux classifiés se situe maintenant à 245. Le Ministère dispose d'un système de classification des sites aquatiques pour classifier ses sites aquatiques. Tous les lieux contaminés seront désormais classifiés dès qu'ils seront repérés. Le Ministère a également lancé un programme de surveillance environnementale destiné aux immobilisations louées. Les résultats de ce programme seront disponibles au cours de l'exercice 2001-2002.

5. Stratégie de développement durable

En mars 2000, la progression de la mise en œuvre de la première stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada a fait l'objet d'un examen interne. L'examen a montré que des mesures considérables ont été prises sur environ 85 % des 47 engagements (voir le tableau 5). La première SDD du Ministère, déposée au Parlement en décembre 1997, énumérait huit défis stratégiques visant à promouvoir un réseau de transport durable, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations actuelles et futures. Jusqu'à maintenant, un bon nombre des réalisations de la SDD ont permis de préparer le terrain nécessaire pour atteindre les objectifs à long terme.

Tableau 5

État de la première SDD de Transports Canada -- Mars 2000

Défi[1]	Engagements	Continu	Terminés	Travaux en cours (TEC)	TEC – En retard par rapport au calendrier défini
1	12	9	1	1	1
2	5	5	0	0	0
3	6	1	4	1	0
4	6	4	1	1	0
5	3	0	1	0	2
6	6	1	1	1	3
7	5	2	1	1	1
8	4	4	0	0	0
Total	**47**	**26**	**9**	**5**	**7**
Pourcentage		***55 %***	***19 %***	***11 %***	***15 %***

1. Les huit défis sont décrits ci-dessous.

Il est important de noter que le rendement général du Ministère par rapport à la première SDD est difficile à mesurer puisque pour la plupart des défis et des engagements, les indicateurs de rendement n'avaient pas encore été définis. Le Ministère a cependant réalisé de grands progrès dans l'élaboration d'un cadre de mesure de rendement pour la deuxième stratégie (2001-2003). Il continue à se consacrer aux défis de la SDD et aux indicateurs de transport durable.

Quelques-unes des réalisations accomplies l'année dernière dans le cadre de la SDD de Transports Canada sont décrites ci-dessous.

Pour de plus amples renseignements sur l'examen de notre SDD, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/sustainability/gestion.htm.

Défi 1 - Minimiser le risque de dommages environnementaux attribuables aux accidents de transport

L'exécution du Plan d'aide en cas d'urgence (PACU) continue de promouvoir la sensibilisation à la sécurité et à l'environnement. Pendant l'exercice 2000-2001, Transports Canada a examiné et enregistré 60 nouveaux plans. Cinquante-deux plans existants ont été sujets à une évaluation technique exhaustive et ont reçu l'approbation définitive. Les plans visent à offrir une assistance dans l'éventualité d'accidents graves impliquant des marchandises dangereuses en donnant accès à l'expertise et aux équipements spécialisés provenant du secteur privé. Ces plans permettent de prévenir et d'atténuer les dommages à l'environnement.

Défi 2 – Promouvoir l'écologisation des activités du secteur des transports

Le tableau 6 montre les réalisations de Transports Canada relativement à la mise en œuvre du Système de gestion de l'environnement (SGE). Sept des neuf objectifs établis pour l'an 2000 ont été atteints (étant donné que l'objectif 3 ne doit être atteint qu'en 2003, il n'entre pas en ligne de compte). Deux des objectifs, consommation d'eau et réduction des matières dangereuses, ont été revus pour qu'ils soient plus pratiques. En élaborant la deuxième SDD, on a effectué un examen de gestion du SGE. Des suites de cet examen, six nouveaux objectifs ont été établis.
Pour obtenir de plus amples renseignements sur les objectifs établis en 1997, consultez notre Rapport annuel sur le SGE. Le Rapport décrit également la réalisation et la progression de l'application de la Norme ISO 14000 dans l'ensemble du Ministère. Vous pouvez le consulter en ligne à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/envaffairs/french/ems/SGE2000/francais.html.

Tableau 6

	Objectifs du SGE	État
1.	**Consommation d'eau** Réduction de 5 % d'ici 2000	**Révisé** Collecte de données relatives à l'utilisation de l'eau pas rentable
2.	**Consommation d'énergie** Réduction de 5 % d'ici 2000	**Terminé** Plan de départ établi pour 1998-1999. Réductions atteintes
3.	**Lieux contaminés** 100 % du repérage et de la gestion d'ici 2003	**Travaux en cours** Repérage terminé
4.	**Déchets non dangereux** Réduction de 10 % d'ici 2000	**Terminé** Mise en œuvre dans les installations de bureau
5.	**Déchets dangereux** Réduction de 10 % d'ici 2000	**Révisé** En attente des règlements d'Environnement Canada sur les déchets dangereux
6.	**Déchets BPC** Élimination d'ici 2000	**Terminé** Élimination réussie à 100 %
7.	**Réservoirs** Enregistrement et amélioration d'ici 2000	**Terminé** 100 % des réservoirs sont enregistrés et améliorés conformément aux règlements prévus dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*
8.	**Substances appauvrissant la couche d'ozone** Inventaire d'ici 1997	**Terminé** Inventaire disponible en ligne
9.	**Surveillance des eaux** Surveillance de tous les lieux d'ici 2000	**Travaux en cours** Rapports de surveillance annuels issus des données d'aéroports de Transports Canada
10.	**Plans d'intervention en cas d'urgence** Plans dans tous les sites d'ici 1999	**Travaux en cours** Plans en place dans les aéroports de Transports Canada

Transports Canada a participé à l'élaboration du *Manuel d'exploitation des terres et de contrôle environnemental*, terminé en 2000, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le manuel

porte sur des outils de gestion de l'environnement et sur les meilleures pratiques. Il sera présenté aux pays en développement afin de s'assurer que la gestion de l'environnement est efficace dans les aéroports du monde entier.

Défi 3 – Réduire les émissions atmosphériques attribuables au transport

Au cours de l'exercice de 2001-2002, Transports Canada lancera de nouvelles initiatives en réponse à la stratégie du secteur des transports énoncée dans le *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique*. Les nouvelles initiatives portent sur les cinq éléments du plan : efficacité énergétique, nouveaux carburants, véhicules à pile à combustible, transport de marchandises, transport urbain. Elles établissent des objectifs en matière de réduction des émissions de GES dont nous devrons rendre compte régulièrement. De plus, le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI, de concert avec Transports Canada, a émis une série de recommandations visant à réduire les répercussions du bruit des aéronefs et des émissions de gaz polluants sur l'environnement.

Défi 4 – Promouvoir l'éducation et la sensibilisation au transport durable

Un des aspects importants de la Stratégie de développement durable est de sensibiliser les Canadiens aux conséquences environnementales de leurs décisions en matière de transport. Sensibiliser la population à la durabilité du transport au Canada n'est pas une tâche facile. Il faut d'abord éveiller l'intérêt à ces questions, tout en faisant la promotion des mesures concrètes qui permettent aux Canadiens de minimiser les effets négatifs des transports et d'améliorer leur qualité de vie.

Le programme ministériel *Sur la route du transport durable* (SRTD), lancé en septembre 1999, accordera une somme de un million de dollars répartie sur trois ans pour appuyer les projets de sensibilisation aux questions relatives à la durabilité des transports et pour encourager les Canadiens à prendre des mesures concrètes. Depuis mars 2001, Transports Canada a injecté environ 750 000 $ dans ce programme dans le but de financer 20 projets.

❑ Visitez le site Web du SRTD : www.tc.gc.ca/envaffairs/srtd/a_propos.shtml..

Défi 5 – Évaluer les retombées environnementales des transferts budgétaires directs du Ministère

Le but du Ministère est d'intégrer autant que possible les principes de développement durable à la gestion de ses programmes. Pour permettre l'atteinte de cet objectif, le Ministère a élaboré *L'évaluation environnementale stratégique à Transports Canada : Énoncé de politique*. Cette politique veille à ce qu'on réfléchisse aux effets sur l'environnement des politiques, des projets de loi et de règlement, des programmes/politiques de recherche et développement, ainsi que des propositions touchant des questions de transport avant de les soumettre à l'approbation du Ministre ou du Cabinet.

❑ Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web :
www.tc.gc.ca/envaffairs/english/envass/SEA_F.htm

Le Ministère cherche également à s'assurer que les bénéficiaires de financement accordé peuvent montrer que les questions environnementales ont été intégrées aux travaux ou aux projets financés. Par exemple, pour les bénéficiaires du Programme d'assistance aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), ceci pourrait être réalisé en trouvant des méthodes rentables pour réduire l'utilisation des matières premières et la production de déchets dans le cadre du projet, ou en examinant la faisabilité d'acquérir des équipements mobiles lourds qui permettraient de minimiser la production d'émissions polluantes. Les données relatives au nombre de bénéficiaires du PAIA qui abordent les questions environnementales dans leurs demandes de financement devraient être disponibles en décembre 2001.

Défi 6 – Mettre au point les indicateurs de rendement du transport durable

En plus d'avoir appuyé le Centre pour un transport durable, Transports Canada a également participé à ses travaux sur les indicateurs de transport durable. Ces indicateurs permettront de suivre la progression du Canada en ce qui concerne le secteur du transport durable. À cette fin, un examen des activités mondiales

pertinentes sur les indicateurs a permis d'établir une longue liste d'indicateurs potentiels. Ces indicateurs ont ensuite été raffinés par l'entremise d'analyse, d'ateliers et d'enquêtes.
💻 Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du Centre : www.cstctd.org.

Défi 7 – Comprendre les coûts environnementaux du transport

Une analyse documentaire des coûts sociaux engendrés par tous les modes de transport, incluant les coûts environnementaux, a été menée au nom du Ministère au mois de décembre 2000. En réponse à cette analyse, le Ministère s'est engagé à définir la position ministérielle au sujet de l'internalisation des coûts dans sa SDD de 2001-2001.
💻 Le rapport est disponible au site suivant :
www.tc.gc.ca/envaffairs/english/Soc%20Cost%20Final%20Rpt.pdf.

Défi 8 – Élaborer et promouvoir l'application de systèmes et de technologies de transport plus propres.

Les travaux continuent en collaboration avec d'autres ministères fédéraux et avec nos partenaires de l'industrie afin d'accroître l'efficacité énergétique du réseau de transport tout en tenant compte des questions de sécurité. Cet accroissement entraîne une baisse de la consommation d'énergie et des gaz à effet de serre qui y sont reliés. Les travaux tournent autour de trois grands secteurs, soit l'efficacité du transport urbain, le transport intermodal des marchandises, et l'efficacité du transport aérien.

On a terminé les travaux préliminaires sur l'utilisation de véhicules munis d'équipement cellulaire comme indicateurs de trafic. Ces travaux visaient à améliorer l'efficacité des transports dans les zones urbaines. On a commencé les travaux nécessaires pour améliorer les systèmes de gestion du trafic. On élabore également les exigences communes requises pour l'établissement de systèmes d'information sur les voyageurs accessibles par Internet.

En ce qui concerne l'efficacité du transport intermodal des marchandises, le Port de Montréal a entrepris des activités afin d'améliorer l'efficacité portuaire. Ces activités incluent l'amélioration de la surveillance et du suivi des conteneurs dans les ports. Le projet de conception d'un site extranet pour les collectivités portuaires est terminé. Il permettra aux partenaires commerciaux d'échanger facilement des documents électroniques.

Deux initiatives permettront de réduire la pollution engendrée par l'aviation en repérant les routes aériennes les moins énergivores. En ce qui concerne la surveillance des données de vol, le prototype d'un animateur de vol est terminé, malgré le retard de certaines activités en raison de l'importante restructuration du secteur. Des progrès appréciables sont prévus au cours de l'exercice 2001-2002. On a également commencé à mettre au point les Systèmes de navigation évolués du système mondial de localisation (GPS).

Progression de la stratégie de développement durable

Les stratégies de développement durable de Transports Canada ne sont que les étapes qui mènent à un réseau de transport durable pour le Canada. La stratégie de 2001-2003 de Transports Canada qui a été déposée au Parlement en février 2001repose sur les forces de la première stratégie. Les éléments importants de la première stratégie dont la réalisation n'est pas terminée, tels que les indicateurs de transport durable, l'internalisation des coûts et l'évaluation environnementale stratégique, ont été intégrés à la SDD 2001-2003. Des échéances quant à leur réalisation ont été fixées.

Bien que nous rendions compte de la contribution de la SDD à nos objectifs environnementaux, il est important de noter que cette stratégie contribue également à nos objectifs en matière d'efficacité et de sécurité. Les versions ultérieures de la stratégie porteront davantage sur l'équilibre qui doit être atteint entre les trois éléments nécessaires au développement durable : environnement, société et économie.

3.4 Coup d'œil sur Transports Canada — Le programme de gestion

Résultats définitifs :

- Fournir aux gestionnaires et aux employés des conseils fonctionnels fondés sur le savoir ainsi que des systèmes et des services de gestion efficaces.
- Contribuer à l'atteinte des résultats définitifs et des objectifs stratégiques connexes dans les trois secteurs d'activités essentiels.

Le défi du programme de gestion du Ministère est de susciter et de maintenir la capacité permettant d'atteindre les objectifs fixés et de respecter les besoins et les priorités du Parlement, de la population et des organismes centraux. Le programme tient compte des principaux problèmes liés à la capacité des secteurs d'activités à fournir leurs services essentiels. Dans le contexte de l'examen postérieur à la mise en œuvre des programmes et d'une économie du savoir qui se mondialise de plus en plus, le programme de gestion reflète le besoin de changer la façon dont nous gérons les employés, les fonds, l'information et la technologie en tenant compte des valeurs et des pratiques du milieu de travail moderne.

Voici certains des aspects que nous avons examinés.

1. Le renouvellement des effectifs

Recrutement

Au cours de la dernière année, Transports Canada a lancé plusieurs initiatives pour relever les défis que pose le vieillissement des effectifs et pour affermir sa capacité de recruter, de perfectionner et de maintenir en poste les personnes possédant le talent et l'expertise nécessaires à la prestation continue des services essentiels. Par exemple, entre le début de la Campagne de recrutement pour le milieu de la réglementation et de l'inspection, en décembre 1999, et le mois de juin 2001, Transports Canada a comblé environ 93 postes d'inspecteur au niveau d'entrée (pilotes, inspecteurs techniques et ingénieurs de la certification des aéronefs). Le Ministère continue de collaborer étroitement avec la Commission de la fonction publique pour élaborer des profils de compétences et des techniques d'entrevue axée sur le comportement qui lui permettent de combler ses besoins opérationnels courants. En outre, le Ministère a élaboré une stratégie de mise en place d'un nouveau cadre de gestion de la diversité qui lui permettra de mieux planifier ses effectifs en tenant compte de la disponibilité de groupes désignés sur le marché du travail canadien.

Transports Canada a pris des mesures pour s'assurer qu'il conservera l'expertise et le talent requis pour assumer ses responsabilités opérationnelles. D'ici à la fin de l'exercice 2005-2006, 25 % des employés à temps plein seront admissibles à la retraite; et d'ici à la fin de l'exercice 2009-2010, 43 % des employés à temps plein présentement en poste seront aussi admissibles à la retraite. Soulignons que l'on prévoit une diminution du nombre des cadres supérieurs, compte tenu que 80 % de ceux-ci seront admissibles à la retraite d'ici à 2009-2010. Bien que ce défi d'ordre démographique ne soit pas unique à Transports Canada, il représente une réalité qui pousse le Ministère à planifier dès maintenant.

Maintien en poste et apprentissage

Les représentants du Ministère ont terminé les travaux préliminaires portant sur la création d'une base d'information conçue pour mieux circonscrire les problèmes de maintien en poste et d'attrition. La proposition de mise en œuvre d'un programme d'entrevue de fin d'emploi permettra au Ministère de déterminer les principales raisons qui poussent les employés à quitter l'organisme. Ainsi, on sera en mesure d'apporter des révisions éventuelles aux politiques ou aux pratiques en vigueur.

On a terminé les études sur l'évaluation des processus d'apprentissage et de formation actuels au sein du Ministère. Dans le contexte des efforts permanents de transition vers une organisation axée sur l'apprentissage, Transports Canada entreprend actuellement un examen de son Centre des carrières et de l'apprentissage continu et s'attarde aux autres modes de prestation des services qui peuvent remplacer les services existants.

Plusieurs initiatives ont été mises de l'avant pour réaliser le transfert essentiel des connaissances et pour s'assurer que, dans la foulée des retraites, le Ministère ne perde pas l'expertise, l'expérience et le savoir acquis pendant toutes ces années de formation en cours d'emploi. Cela comprend l'élaboration d'un cadre de gestion des risques, au moyen duquel on évalue les incidences du départ des spécialistes et on les signale à la direction du Ministère. En outre, on a introduit des activités de planification de la relève pour combler les postes de direction essentiels; le but de cette planification est d'éviter que le départ des cadres supérieurs n'ait un effet négatif sur la prestation des services ministériels essentiels offerts dans les années à venir.

Enfin, le Ministère a mis en œuvre les étapes clés d'un projet pilote d'examen d'un nouveau système de gestion du rendement des employés. Les objectifs de ce projet sont de faire preuve d'innovation dans la rétroaction sur le rendement des employés fournie par les pairs et par les supérieurs et de contribuer à l'élaboration de plans d'apprentissage adaptés à chaque employé et gestionnaire.

2. Modernisation de la fonction de contrôleur

En août 1999, Transports Canada a accepté l'invitation de devenir un ministère pilote à l'égard de la modernisation de la fonction de contrôleur à l'échelle du gouvernement du Canada. La mise en œuvre complète de la fonction de contrôleur moderne représente une activité d'amélioration de la gestion qui s'échelonnera sur un certain nombre d'années. Au cours de l'année dernière, on a obtenu des résultats dans chacun des six secteurs prioritaires de cette initiative.

a) **Leadership.** La solide structure de régie principale continue de refléter l'engagement du Ministère à l'égard de la mise en œuvre complète de cette réforme de gestion. Grâce à l'engagement de la haute direction et à l'intérêt manifesté, la fonction de contrôleur moderne et ses composantes ont souvent été intégrées dans divers programmes de gestion et ajoutées à l'ordre du jour de journées de réflexion et de conférences. L'évaluation des conditions de base de la fonction de contrôleur, effectuée l'année dernière, a été examinée par l'équipe de la haute direction, qui a approuvé un plan d'action visant à corriger les lacunes. On a fait la promotion de la fonction de contrôleur moderne et de ses avantages dans chaque forum de hauts fonctionnaires de l'administration centrale et des régions, ce qui s'est traduit par une meilleure sensibilisation et par un plus grand nombre d'invitations à offrir des séances dans nos différentes secteurs de services. En cours d'année, Transports Canada a inauguré un site intranet sur la fonction de contrôleur pour communiquer l'information essentielle sur cette initiative et pour présenter des liens avec d'autres sites. Pendant la période de trois mois s'échelonnant entre septembre et novembre 2000, 2 031 personnes ont visité ce site.

b) **Capacité des ressources humaines.** On a entrepris un examen pour s'assurer que les compétences de gestion essentielles de Transports Canada comprenaient celles qui sont requises pour la mise en place de la fonction de contrôleur moderne. En outre, l'examen a permis d'apparier les programmes de formation en gestion actuels avec les compétences que devront posséder les gestionnaires pour appliquer cette méthode de gestion plus moderne. La formation interne et les cours d'orientation comportent maintenant des références précises sur les exigences de la fonction de contrôleur moderne. Par ailleurs, on peut maintenant consulter des sources liées à la formation additionnelle sur la fonction de contrôleur.

c) **Valeurs et règles d'éthique.** On a organisé 12 séances de dialogue réunissant 150 participants pour discuter des valeurs dans le milieu de travail. Parmi les participants, on trouvait des gestionnaires, des employés, des stagiaires en gestion et des étudiants embauchés pour l'été. On a produit un guide de discussion pour faciliter les échanges ainsi qu'un rapport sommaire sur des études de cas et des situations de travail réelles où les valeurs revêtaient une grande importance. Les résultats obtenus soutenaient l'ensemble des valeurs actuelles de Transports Canada, mais indiquaient que les comportements souhaités dans diverses situations n'étaient pas bien définis ou compris. On a donc préparé un deuxième guide qui servira à poursuivre les conversations avec les gestionnaires et les membres du personnel, afin de déterminer les comportements en milieu de travail qui doivent être débattus, compris et acceptés dans le contexte de notre engagement commun à l'égard des valeurs du Ministère. L'examen des valeurs et des règles d'éthique s'est traduit par l'intégration de certaines questions dans les documents de rétroaction ascendante. En outre, la conférence des cadres supérieurs de

Transports Canada, tenue l'automne dernier, a permis de mettre l'accent sur les valeurs du Ministère dans le cadre d'exposés et de discussions. Soulignons que 155 cadres supérieurs venus de partout au Canada ont participé à cette conférence.

d) **Information sur le rendement.** En 2000-2001, on a largement adopté le modèle logique de rendement de Transports Canada, lancé l'année dernière pour mieux exposer les résultats que nous souhaitons atteindre. Plusieurs secteurs du Ministère ont amélioré la définition de leurs cadres de rendement et la mesure de leurs résultats. Parmi ceux-ci, mentionnons les secteurs de l'aviation civile, du développement durable, de la sécurité ferroviaire, des systèmes de transport intelligents et des ressources humaines. Les secteurs de la sécurité maritime et du transport des matières dangereuses ont également enregistré des progrès dans la définition des objectifs à atteindre. Les améliorations constantes à l'égard de l'information sur le rendement du Ministère représentent la plus grande priorité du Plan d'action relatif à la fonction de contrôleur. L'équipe des cadres supérieurs a entrepris d'orienter les efforts en ce sens et des ressources additionnelles ont été affectées pour donner des conseils et une aide aux gestionnaires du Ministère chargés de mieux cibler les résultats des secteurs de services et leur relation avec les ressources.

e) **Gestion intégrée des risques.** Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada demeure un chef de file à l'égard de la sensibilisation et des activités liées à la gestion des risques, particulièrement en raison de son grand souci de la sécurité. Par exemple, la formation des inspecteurs de l'aviation civile sur les risques s'est prolongée l'an dernier. Actuellement, 45 % des inspecteurs ont suivi la formation. Plusieurs autres secteurs du Ministère – aéroports, finances et communications – ont également mis en place des processus et des outils de gestion des risques. Par ailleurs, le secteur Sécurité et préparatifs d'urgence élabore actuellement sa méthode de planification des activités dans le but précis d'intégrer les principes et les avantages de la gestion des risques. Une version préliminaire de la politique sur la gestion des risques, qui fait l'objet de consultations finales et élargit l'application de cette discipline à l'échelle ministérielle, a été présentée à tous les comités de gestion de l'administration centrale et des régions ainsi qu'à l'équipe de la haute direction. À la suite des discussions qu'on a menées, un plus grand nombre de gestionnaires reconnaissent l'influence qu'exerce la gestion des risques sur la planification des activités et l'application des ressources.

f) **Systèmes de contrôle.** La mise au point du Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM) s'est continuée en 2000-2001 selon l'échéancier établi. Cette année, le vérificateur général a signalé que les éléments essentiels du contrôle interne sont en place, mais que le rôle de vérification interne doit être renforcé. On a pris des mesures pour s'assurer que ce rôle évolue dans le but d'établir une hiérarchie des nouvelles questions de contrôle qui se présentent. On a créé des sites Web qui fournissent des ensembles d'outils et des techniques servant à mieux gérer et contrôler les questions liées aux ressources humaines, à la gestion de l'information et à la technologie. Un examen des fonctions ministérielles a permis de trouver des moyens plus économiques et plus efficaces de mener les activités, et d'apporter des améliorations aux processus de comptabilité des activités et de gestion de l'infrastructure de la GI/TI.

3. Stratégie d'information financière

À Transports Canada, la mise en œuvre de la Stratégie d'information financière (SIF), initiative gouvernementale, a permis de jeter les solides fondements qui permettront de faire progresser le programme de gestion du Ministère. La mise en œuvre s'est terminée le 31 mars 2001, selon l'échéance fixée, et incluait les changements requis dans les politiques et les systèmes pour appuyer la comptabilité d'exercice. La mise en œuvre a également permis de désigner et d'évaluer les immobilisations ayant un coût historique supérieur à 5,5 milliards de dollars. Les changements apportés signifient que l'information servant au processus décisionnel du Ministère sera plus complète. Les employés chargés de la gestion des finances et du matériel ont reçu une formation exhaustive et collaboreront avec les gestionnaires au cours des années à venir afin que le Ministère, et en bout de ligne les citoyens, puissent davantage bénéficier d'une information financière mieux diffusée et plus actuelle.

4. Technologie

Les priorités que nous avons établies à l'égard de la technologie sont déterminées par les besoins du Ministère. Parmi ces priorités, signalons les suivantes : l'amélioration de la prestation des services dans tous les secteurs du Ministère; la mise en œuvre de nouvelles façons rentables de répondre aux besoins des citoyens en offrant un accès à l'information du domaine public; la protection de la confidentialité; la réponse plus rapide aux lettres et aux questions; la participation des intervenants dans le processus d'élaboration des politiques. Voici les résultats obtenus en respectant les priorités établies à l'égard de la technologie :

- Le renouvellement de l'infrastructure d'information et de technologie de Transports Canada, pour nous assurer que nous avons les moyens d'atteindre nos objectifs de service et que nous pouvons mieux desservir les trois secteurs d'activités essentiels.
- La mise en place d'un accès à distance/d'une messagerie sûrs pour les employés du Ministère, conformément à l'initiative d'Infrastructure à clés publiques (ICP) du gouvernement du Canada.
- L'amélioration de l'accès des employés et de la population à l'information intégrale, grâce à l'utilisation de technologies Web communes.
- L'application partielle (complète d'ici à la fin de 2002) de la solution de système partagé à l'échelle gouvernementale pour la gestion des documents électroniques, laquelle vise à organiser et à stocker efficacement l'information électronique.
- L'amélioration et le soutien des systèmes d'applications ministériels pour répondre aux besoins en gestion de l'information et des ressources de l'organisme central et du Ministère (p. ex., fonction de contrôleur, Stratégie d'information financière, Norme générale de classification, Gouvernement en direct).
- L'élaboration d'un plan de planification de la reprise des activités/antisinistre pour les fonctions essentielles du Ministère.
- Une progression à l'égard de l'établissement de normes nationales de prestation des services.
- La réduction de 10 % des coûts de fonctionnement des services de soutien, dont les services de dépannage, de bureau, de serveur local et de courriel (cela représente une réduction de 200 000 dollars dans l'exercice financier 2000-2001).

Gouvernement en direct

Afin de faire progresser le programme du Gouvernement en direct (GED), Transports Canada a entrepris un certain nombre d'activités, dont la formation d'un comité directeur de niveau supérieur et la mise en place d'un bureau de projets. On a mené de vastes consultations auprès de la clientèle de tout le pays, ce qui s'est traduit par l'élaboration d'un plan de GED stratégique. Parallèlement, le Ministère a renforcé ses services Internet en mettant en œuvre la stratégie fonctionnelle du gouvernement. En outre, nous avons entrepris 32 projets de GED qui ont amélioré les services et l'accessibilité à l'information. Parmi ces projets, on trouve le portail des transports accessibles qui permettra aux personnes handicapées d'accéder plus rapidement et plus facilement aux politiques, aux programmes et aux services liés aux transports accessibles au Canada. L'accès en ligne au Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (CADORS) est un autre exemple. On utilise les données du CADORS pour fournir des renseignements opportuns sur les événements opérationnels liés au système national de transport de l'aviation civile et pour déterminer à l'avance les risques d'aviation potentiels et les défectuosités de système.

Outre ses fonctions de réglementation et d'élaboration de politiques, Transports Canada a la responsabilité et l'obligation de contribuer au succès du Canada dans l'économie du savoir, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure de transport canadienne et les services connexes. Le Gouvernement en direct (GED) et la prestation de services électroniques (PSE) modifieront complètement la façon dont le Ministère mène ses activités. Le partage et le débit de l'information, ainsi que l'accès à celle-ci, augmenteront de beaucoup, ce qui accroîtra la vitesse à laquelle on mènera les activités tout en rationalisant et en fractionnant le processus décisionnel dans l'organisme. La gestion et le partage du capital intellectuel (p. ex., les connaissances, l'information, les données, l'expertise en ressources humaines, les processus opérationnels) deviendront de plus en plus importants au fur et à mesure que l'organisation s'intégrera à l'économie du savoir et mènera des activités en ligne.

Le Ministère poursuivra ses efforts à l'égard du GED; il s'est d'ailleurs engagé, dans le but de faire progresser l'initiative, à investir annuellement 5 millions de dollars pendant les trois prochaines années. Des partenariats ont été formés avec plusieurs autres ministères fédéraux et gouvernements provinciaux dans le but de mettre de l'avant des initiatives horizontales. La transformation des activités grâce à l'utilisation de la technologie moderne sera la priorité à court terme. Transports Canada est aujourd'hui en mesure de procéder à cette transformation.

On trouvera de plus amples renseignements sur cette initiative en se rendant à l'adresse www.ged-gol.gc.ca/index_f.asp.

5. Plan de communications internes

Les communications internes efficaces représentent une partie intégrante du travail de tout gestionnaire. Les responsables de Transports Canada sont de cet avis et s'engagent formellement à instaurer un milieu de travail où les communications en personne sont régulières et permanentes. Au cours des trois dernières années, le plan de communications internes de Transports Canada, intitulé *De l'importance de communiquer*, a fait l'objet d'une vaste promotion à l'échelle ministérielle et s'est traduit par un engagement encore plus solide à l'égard des communications efficaces entre les gestionnaires et les employés. Par ailleurs, notre philosophie des communications internes, *Face à face*, a davantage renforcé notre engagement vis-à-vis des communications efficaces.

À la suite de consultations auprès des employés, on a préparé un cours sur les communications ministérielles internes d'une durée de deux jours, qu'on a offert en juin 2001. Même si on obtiendra davantage de commentaires au cours des mois à venir, le cours a obtenu, jusqu'ici, d'excellents commentaires de la part des participants.

6. Gestion du matériel

Afin d'appuyer la gestion des immobilisations qui sont sous sa garde, Transports Canada utilise le Système ministériel intégré de gestion des finances et du matériel (SFIM). On utilise le système pour enregistrer et pour inscrire l'information sur la comptabilité des immobilisations selon la méthode de la comptabilité d'exercice, ainsi que pour gérer et suivre les biens du Ministère au-delà d'un certain seuil. Le SFIM est le principal élément permettant d'appliquer la Stratégie d'information financière, car il s'agit d'un système de comptabilité d'exercice en partie double.

7. Approvisionnement et passation de marchés

Comme dans tout autre organisme, l'approvisionnement et la passation de marchés sont des fonctions importantes qui soutiennent l'exécution des programmes. Transports Canada compte des spécialistes de l'approvisionnement et de la passation de marchés à son administration centrale d'Ottawa et dans la plupart des régions. Ces derniers facilitent l'élaboration des plans et des stratégies d'approvisionnement et la mise en place d'un cadre adéquat servant à superviser les activités d'approvisionnement et de passation de marchés, dans le respect des pouvoirs délégués. Le Ministère se prévaut des services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour offrir les services de passation de marchés à ses gestionnaires lorsque les exigences outrepassent les pouvoirs du Ministère ou lorsque des conditions particulières nécessitent l'expertise de TPSGC. Comme c'est le cas pour la gestion du matériel (voir ci-dessus), on utilise le SFIM pour inscrire les transactions et pour produire des rapports à l'intention des organismes centraux.

4.0 Tableaux financiers

Tableau A — Sommaires des crédits

1	Dépenses de fonctionnement[1]	159 963	185 597	**181 444**
5	Dépenses en immobilisations	81 395	81 395	**72 859**
10	Subventions et contributions	284 668	267 899	**232 465**
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	122 141	38 641	**33 847**
20	Paiements à Marine Atlantique Inc.	48 378	49 000	**38 560**
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	231 603	**231 603**
(L)	Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule	52	52	**52**
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	11 315	11 709	**11 709**
(L)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 401	54 317	**54 317**
(L)	Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 631	2 474	**2 474**
(L)	Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	47 600	46 934	**46 934**
(L)	Frais des agences de recouvrement	-	4	**4**
(L)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	-	11 546	**9 453**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Les dépenses réelles au titre du crédit 1 n'incluent pas les recettes disponibles de 317 millions de dollars (ces recettes étaient anciennement désignées sous le nom « recettes à valoir sur le crédit »).

Les dépenses nettes de Transports Canada pour 2000-2001 se sont chiffrées à 916 millions de dollars, ce qui a engendré un surplus de 65 millions de dollars (moins de 7 % des autorisations disponibles). Dans le cadre de sa stratégie de gestion financière, le Ministère a utilisé 25 millions de dollars provenant du surplus pour financer les besoins des années à venir. Conformément à la stratégie financière, Marine Atlantique a aussi désaffecté 10 millions de dollars pour respecter une entente de remboursement du financement obtenu au cours des années antérieures pour l'achat d'un nouveau traversier. La grande partie du surplus restant provient de trois programmes de contributions (Fonds de cession des ports, Code national de sécurité, ententes sur les autoroutes).

Tableau B — Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles

Politiques	193	24 724	532	62 662	218 682	306 600	50	306 550
	193	*53 666*	*645*	*58 945*	*280 603*	*393 859*	*200*	*393 659*
	217	**52 868**	**368**	**58 509**	**270 163**	**381 908**	**618**	**381 290**
Programmes et Cessions	503	79 217	62 217	270 991	122 141	534 566	228 687	305 879
	524	*99 592*	*42 835*	*252 502*	*38 641*	*433 570*	*264 259*	*169 311*
	515	**94 538**	**37 941**	**217 573**	**33 847**	**383 899**	**260 776**	**123 123**
Sûreté et Sécurité	2 699	306 304	13 955	9 930	-	330 189	46 890	283 299
	2 843	*316 835*	*26 487*	*15 095*	-	*358 417*	*51 486*	*306 931*
	2 791	**317 158**	**24 393**	**15 026**	**-**	**356 577**	**53 999**	**302 578**
Administration ministérielle	676	76 131	4 691	-	-	80 822	702	80 120
	845	*101 161*	*11 428*	-	-	*112 589*	*1 319*	*111 270*
	883	**100 513**	**10 157**	**-**	**-**	**110 670**	**1 941**	**108 729**
Total	4 071	486 376	81 395	343 583	340 823	1 252 177	276 329	975 848
	4 405	*571 254*	*81 395*	*326 542*	*319 244*	*1 298 435*	*317 264*	*981 171*
	4 406	**565 077**	**72 859**	**291 108**	**304 010**	**1 233 054**	**317 334**	**915 720**

Autres recettes et dépenses :	
– Recettes non disponibles (voir tableau E)	16 000
	16 000
	108 486
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)	46 098
	48 870
Coût net du Programme	1 005 946
	1 014 041
	856 104

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du Ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente de biens excédentaires de l'État. 2. Comprend les paiements statutaires pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les *caractères en italique* indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses/recettes réelles.

4.0 Tableaux financiers

Tableau A — Sommaires des crédits

1	Dépenses de fonctionnement[1]	159 963	185 597	**181 444**
5	Dépenses en immobilisations	81 395	81 395	**72 859**
10	Subventions et contributions	284 668	267 899	**232 465**
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	122 141	38 641	**33 847**
20	Paiements à Marine Atlantique Inc.	48 378	49 000	**38 560**
25	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	231 603	**231 603**
(L)	Ministre des Transports — Traitement et allocation pour véhicule	52	52	**52**
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	11 315	11 709	**11 709**
(L)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 401	54 317	**54 317**
(L)	Paiements prévus aux ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 631	2 474	**2 474**
(L)	Paiement de la subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	47 600	46 934	**46 934**
(L)	Frais des agences de recouvrement	-	4	**4**
(L)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de l'État	-	11 546	**9 453**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués

1. Les dépenses réelles au titre du crédit 1 n'incluent pas les recettes disponibles de 317 millions de dollars (ces recettes étaient antérieurement désignées sous le nom « recettes à valoir sur le crédit »).

Les dépenses nettes de Transports Canada pour 2000-2001 se sont chiffrées à 916 millions de dollars, ce qui a engendré un surplus de 65 millions de dollars (moins de 7 % des autorisations disponibles). Dans le cadre de sa stratégie de gestion financière, le Ministère a utilisé 25 millions de dollars provenant du surplus pour financer les besoins des années à venir. Conformément à la stratégie financière, Marine Atlantique a aussi désaffecté 10 millions de dollars pour respecter une entente de remboursement du financement obtenu au cours des années antérieures pour l'achat d'un nouveau traversier. La grande partie du surplus restant provient de trois programmes de contributions (Fonds de cession des ports, Code national de sécurité, ententes sur les autoroutes).

Tableau B — Comparaison du total des dépenses prévues avec le total des dépenses réelles

Politiques	193	24 724	532	62 662	218 682	306 600	50	306 550
	193	*53 666*	*645*	*58 945*	*280 603*	*393 859*	*200*	*393 659*
	217	**52 868**	**368**	**58 509**	**270 163**	**381 908**	**618**	**381 290**
Programmes et Cessions	503	79 217	62 217	270 991	122 141	534 566	228 687	305 879
	524	*99 592*	*42 835*	*252 502*	*38 641*	*433 570*	*264 259*	*169 311*
	515	**94 538**	**37 941**	**217 573**	**33 847**	**383 899**	**260 776**	**123 123**
Sûreté et Sécurité	2 699	306 304	13 955	9 930		330 189	46 890	283 299
	2 843	*316 835*	*26 487*	*15 095*		*358 417*	*51 486*	*306 931*
	2 791	**317 158**	**24 393**	**15 026**	**-**	**356 577**	**53 999**	**302 578**
Administration ministérielle	676	76 131	4 691			80 822	702	80 120
	845	*101 161*	*11 428*			*112 589*	*1 319*	*111 270*
	883	**100 513**	**10 157**	**-**	**-**	**110 670**	**1 941**	**108 729**
Total	4 071	486 376	81 395	343 583	340 823	1 252 177	276 329	975 848
	4 405	*571 254*	*81 395*	*326 542*	*319 244*	*1 298 435*	*317 264*	*981 171*
	4 406	**565 077**	**72 859**	**291 108**	**304 010**	**1 233 054**	**317 334**	**915 720**
Autres recettes et dépenses :								
Recettes non disponibles (tableau E)								16 000
								16 000
								108 486
Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								46 098
								48 870
Coût net du Programme								1 005 946
								1 014 041
								856 104

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Comprend les crédits votés pour le ministère, y compris les dépenses des initiatives du Mercure, les taux et barèmes de rémunération des cadres supérieurs et des cadres de direction, les paiements prévus aux termes des conventions collectives conformément au Nouveau régime de rémunération et les paiements prévus aux termes des conventions collectives conformément au Nouveau régime de rémunération des cadres supérieurs et des cadres de direction, pour le poste Politiques, et pour les services communs, pour le poste Administration ministérielle.

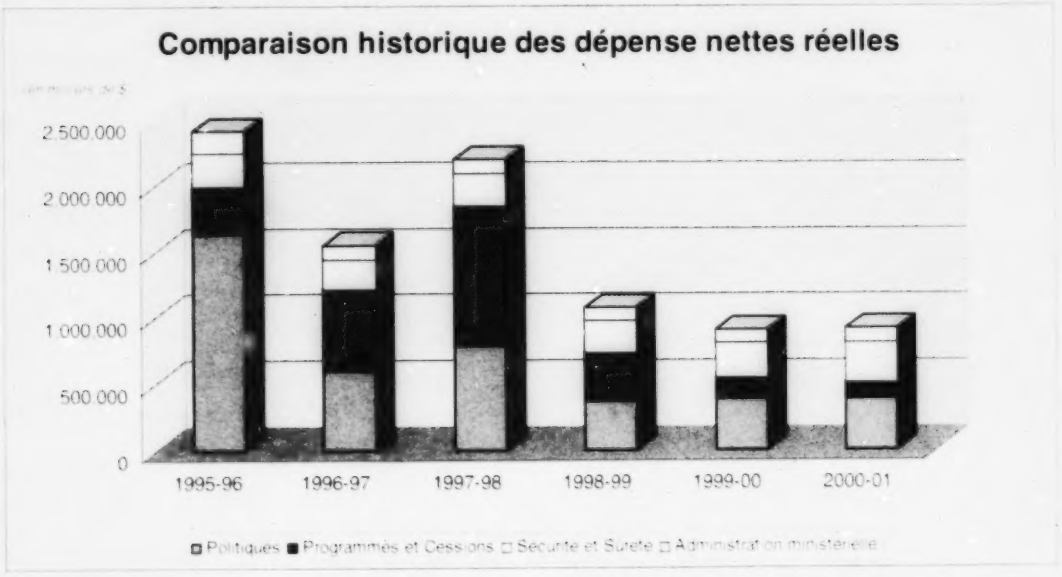
Les caractères ordinaires indiquent les dépenses prévues. Les caractères en italique indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses réelles.

Tableau C — Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs

Politiques	366 570	378 319	306 550	393 659	**381 290**
Programmes et Cessions	359 733	166 333	305 879	169 311	**123 132**
Sécurité et Sûreté	252 783	264 962	283 299	306 931	**302 578**
Administration ministérielle	93 057	94 311	80 120	111 270	**108 729**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Le tableau ci-dessous montre les réductions de dépenses de Transports Canada depuis qu'il est passé du rôle de propriétaire-exploitant à organisme de réglementation et responsable des politiques.



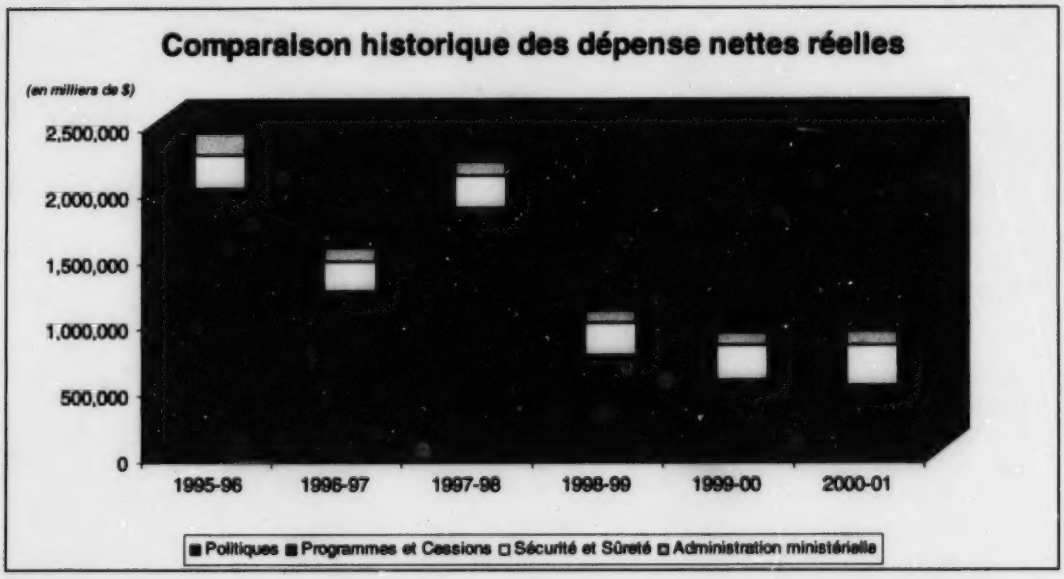
Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA *en novembre 1996.*

Tableau C — Comparaison des dépenses nettes avec celles d'exercices antérieurs

Politiques	366 570	378 319	306 550	393 659	**381 290**
Programmes et Cessions	359 733	166 333	305 879	169 311	**123 132**
Sécurité et Sûreté	252 783	264 962	283 299	306 931	**302 578**
Administration ministérielle	93 057	94 311	80 120	111 270	**108 729**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Le tableau ci-dessous montre les réductions de dépenses de Transports Canada depuis qu'il est passé du rôle de propriétaire-exploitant à organisme de réglementation et responsable des politiques.



Nota : Le tableau n'indique pas les dépenses liées au Système de navigation aérienne, qui a été transféré à NAV CANADA en novembre 1996.

Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités

Les graphiques qui suivent indiquent les affectations de ressources nettes (dépenses prévues, autorisations finales et dépenses réelles) réparties entre les organisations responsables de chaque secteur d'activités.

Politiques. Les dépenses nettes du secteur d'activités Politiques se sont chiffrées à 381 millions de dollars. Tel que démontré dans le graphique, les dépenses des sociétés d'État (Marine Atlantique et VIA Rail) représentaient 270 millions de dollars, ou près de 71 % des dépenses totales. Une grande partie (28 %) des autres dépenses étaient liées aux subventions et contributions et aux coûts de fonctionnement de l'administration centrale. Bien que les bureaux régionaux jouent un rôle dans la supervision et l'analyse du réseau de transport, la grande partie des activités de ce secteur ont une portée nationale et sont menées dans les bureaux d'Ottawa.

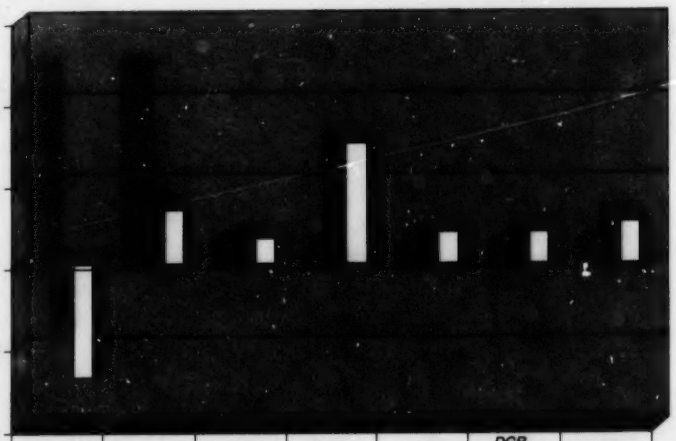
(en milliers de $)	SMA AC	Marine Atlantique S.C.C.	VIA Rail Inc.	DGR Atlantique	DGR Québec	DGR Ontario	DGR Prairies et Nord	DGR Pacifique
Prévues	84,959	48,378	170,304	636	321	274	1,252	425
Autorisations	109,554	49,000	231,603	502	469	474	1,198	859
Réelles	107,869	38,580	231,603	388	449	455	1,029	920

Sécurité et Sûreté. Les dépenses nettes totales du secteur d'activités Sécurité et Sûreté se sont chiffrées à 303 millions de dollars. La majorité des dépenses ont servi à assumer les coûts de fonctionnement. Le modèle de dépense de ce secteur d'activités, qui est plutôt stable, met en évidence les différents rôles des bureaux régionaux et des bureaux de l'administration centrale. La portée plus nationale des activités de l'administration centrale reflète la responsabilité liée à l'élaboration de lois, de règlements et de normes, de stratégies et de programmes de prévention, de stratégies de supervision et d'intervention et de projets de recherche et développement. En outre, quatre des secteurs de services – sécurité routière, sécurité multimodale, recherche et développement et services d'aéronefs – ne sont offerts qu'à l'administration centrale, ce qui contribue à créer une plus grande concentration des dépenses dans cette région. Les niveaux de dépense de l'administration centrale représentent 61 % des dépenses totales du secteur d'activités. Les régions jouent un rôle plus direct par leurs activités d'inspection, de supervision et d'intervention

(en milliers de $)	SMA AC	DGR Atlantique	DGR Québec	DGR Ontario	DGR Prairies et Nord	DGR Pacifique
Prévues	191,550	15,099	18,494	19,583	21,051	17,522
Autorisations	188,419	18,075	25,247	25,324	26,664	23,202
Réelles	185,976	17,847	24,586	25,420	26,299	22,451

Tableau D — Besoins en ressources par organisation et secteur d'activités (suite)

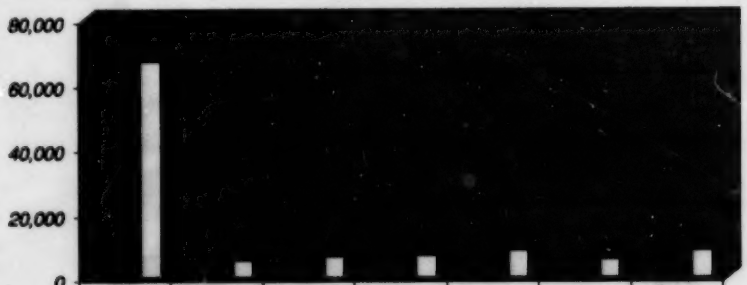
Programmes et Cessions. Les dépenses nettes de ce secteur d'activités ont été de 123 millions de dollars, ce qui reflète l'encaissement de 261 millions de dollars en recettes disponibles. La grande partie des dépenses totales ont servi au paiement des subventions et contributions et des coûts de fonctionnement. Les dépenses des sociétés d'État (La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain) représentaient environ 9 % des dépenses. L'écart de 88 millions de dollars entre les dépenses prévues et les dépenses réelles de PJCC est attribuable aux retards dans les travaux de réfection de tablier, reportées en 2001-2002.



(en milliers en $)	SMA AC	PJCC Inc.	DGR Atlantique	DGR Québec	DGR Ontario	DGR Prairies et Nord	DGR Pacifique
Prévues	119,074	122,141	13,236	16,837	9,766	10,100	14,727
Autorisations	(37,967)	38,641	18,378	77,856	20,790	21,808	29,805
Réelles	(68,395)	33,847	15,811	74,578	19,865	20,475	26,941

Les dépenses de fin d'exercice réelles de l'administration centrale ont été moins importantes que prévu. Cela est attribuable à plusieurs facteurs, dont une réduction de 34 millions de dollars dans le Programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick, une augmentation de 25 millions de dollars des recettes disponibles et une réduction de 19 millions de dollars du paiement de transfert au Fonds de cession des ports (FCP) en raison des retards dans les cessions. En outre, des paiements de 40 millions de dollars au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et de 46 millions de dollars au FCP, initialement prévus dans les dépenses de l'administration centrale, ont finalement été effectués dans les régions. La fluctuation générale des ressources entre l'administration centrale et les bureaux régionaux tient principalement du fait que les recettes disponibles provenant des baux aéroportuaires et des paiements pour biens meubles sont gérées et encaissées seulement à l'administration centrale. Comparativement aux autres régions, les dépenses plus élevées observées dans la région du Québec sont attribuables à une subvention unique de 36 millions de dollars versée à la province du Québec pour le transfert d'installations d'exploitation de traversiers. Ce versement a été financé par le Fonds de cession des ports.

Administration ministérielle. Les dépenses nettes totales du secteur d'activités Administration ministérielle se sont chiffrées à 109 millions de dollars. La majorité des dépenses ont servi à assumer les coûts de fonctionnement. Ce secteur d'activités fournit des services de soutien essentiels à tous les secteurs ministériels. De nombreuses fonctions sont uniques à l'administration centrale (cabinets du Ministre et du Sous-ministre, avocat général), ce qui explique que 70 % des dépenses des secteurs d'activités sont effectuées à l'administration centrale.



(en milliers de $)	SMA Services généraux	DGR Atlantique	DGR Québec	DGR Ontario	DGR Prairies et Nord	DGR Pacifique	Groupe Gestion ministérielle
Prévues	51,423	4,195	4,164	4,087	5,418	3,082	7,741
Autorisations	67,321	5,869	7,481	6,978	9,127	5,308	9,186
Réelles	66,967	5,520	6,739	6,818	8,416	5,742	8,527

Nota : Gestion ministérielle inclut les cabinets du Ministre et de la sous-ministre, communications et l'avocat général

Tableau E — Recettes

Recettes disponibles					
Politiques					
• Marketing international	1 060	658	50	200	**618**
Programmes et Cessions					
• Recettes des havres et ports (sans les commissions)	16 911	17 575	5 449	9 307	**11 178**
• Aéroports — Locations	11 981	7 245	8 302	9 817	**9 328**
• Aéroports — Concessions	21 408	13 695	4 923	4 963	**4 313**
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	22 804	18 771	9 174	9 389	**9 451**
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	16 924	13 530	5 241	5 652	**5 625**
• Aéroports — Paiement de loyer et de biens meubles	190 205	214 480	194 070	223 806	**219 273**
• Divers	3 295	3 474	1 527	1 325	**1 608**
	283 528	288 770	228 687	264 259	**260 776**
Sécurité et Sûreté					
• Redevances de sécurité aérienne	10 406	12 333	12 234	12 234	**12 922**
• Recettes de NAV CANADA — Services des aéronefs	5 381	2 394	2 622	2 622	**2 434**
• Redevances de sécurité routière	305	330	350	350	**353**
• Redevances de sécurité maritime	8 252	8 791	7 439	9 439	**9 188**
• Recouvrements auprès d'autres ministères — Services des aéronefs	23 047	24 712	22 093	24 689	**25 085**
• Inspections de petits chemins de fer	59	88	63	63	**131**
• Recouvrements au titre des activités de recherche et de développement	6 293	4 962	2 064	2 064	**2 444**
• Divers	2 877	3 244	25	25	**1 442**
	56 620	56 854	46 890	51 486	**53 999**
Administration ministérielle					
• Recouvrements provenant des services informatiques et de formation	377	642	269	560	**779**
• Recettes de location	712	906	433	649	**913**
• Divers	901	240	-	110	**249**
	1 990	1 788	702	1 319	**1 941**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau E — Recettes

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
(en milliers de dollars)	Recettes réelles de 1998-1999	Recettes réelles de 1999-2000	Budget principal	Tout autre changement	Budget total
Recettes disponibles					
Politiques					
• Marketing international	1 060	658	50	200	**618**
Programmes et Cessions					
• Recettes des havres et ports (sans les commissions)	16 911	17 575	5 449	9 307	**11 178**
• Aéroports — Locations	11 981	7 245	8 302	9 817	**9 328**
• Aéroports — Concessions	21 408	13 695	4 923	4 963	**4 313**
• Aéroports — Redevances d'atterrissage	22 804	18 771	9 174	9 389	**9 451**
• Aéroports — Redevances générales d'aérogare	16 924	13 530	5 241	5 652	**5 625**
• Aéroports — Paiement de loyer et de biens meubles	190 205	214 480	194 070	223 806	**219 273**
• Divers	3 295	3 474	1 527	1 825	**1 608**
	283 528	288 770	228 687	264 259	**260 776**
Sécurité et Sûreté					
• Redevances de sécurité aérienne	10 406	12 333	12 234	12 234	**12 922**
• Recettes de NAV CANADA — Services des aéronefs	5 381	2 394	2 622	2 622	**2 434**
• Redevances de sécurité routière	305	330	350	350	**353**
• Redevances de sécurité maritime	8 252	8 701	7 430	9 430	**9 188**
• Recouvrements auprès d'autres ministères — Services des aéronefs	23 047	24 712	22 003	24 689	**25 085**
• Inspections de petits chemins de fer	59	88	63	63	**131**
• Recouvrements au titre des activités de recherche et de développement	6 293	4 962	2 064	2 064	**2 444**
• Divers	2 877	3 244	25	25	**1 442**
	56 620	56 854	46 890	51 486	**53 999**
Administration ministérielle					
• Recouvrements provenant des services informatiques et de formation	377	642	269	560	**779**
• Recettes de location	712	906	433	649	**913**
• Divers	901	240		110	**249**
	1 990	1 788	702	1 319	**1 941**
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués

Tableau E — Recettes *(suite)*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Recettes non disponibles					
Recettes fiscales :					
• Taxe sur les produits et services	25 164	25 633	-	-	**21 678**
• Taxe sur le transport aérien	294 793	2 859	-	-	**-**
Recettes non fiscales :					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 635	4 625	6 000	6 000	**4 098**
• Location de wagons-trémies	11 690	13 021	10 000	10 000	**13 577**
• Rendement des investissements	9 628	22 527	-	-	**42 364**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	8 929	3 370	-	-	**657**
• Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs	7 286	6 224	-	-	**15 193**
• Privilèges, licences et permis	47	44	-	-	**196**
• Contraventions	486	754	-	-	**626**
• Produit des ventes	655	4 169	-	-	**49**
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 015	2 642	-	-	**9 438**
• Divers	119	2 382	-	-	**609**
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau F — Paiements législatifs

Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 377	2 542	2 423	2 776	**2 776**
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	-	-	11 547	**9 453**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	176	-	-	-	-
	2 553	2 542	2 423	14 323	**12 229**
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 800	7 863	5 524	5 982	**5 982**
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	4 958	13 445	11 315	11 709	**11 709**
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	-	45 881	47 600	46 934	**46 934**
• Paiements de la période de transition à NAV CANADA	215 833	-	-	-	-
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	391	2 331	1 631	2 474	**2 474**
• Frais des agences de recouvrement	1	-	-	-	-
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	123	1 013	-	-	-
	230 106	70 533	66 070	67 099	**67 099**
Sécurité et Sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	30 737	33 064	33 083	35 701	**35 701**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	2	-	-	-	-
• Produit de la vente de biens excédentaires de la Couronne	-	2 495	-	-	-
	30 739	35 559	33 083	35 701	**35 701**
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 400	8 473	7 371	9 858	**9 858**
• Allocations du Ministre	50	51	52	52	**52**
• Frais des agences de recouvrement	-	8	-	4	**4**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	534	44			-
	8 984	8 576	7 423	9 914	**9 914**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués

Tableau E — Recettes *(suite)*

Recettes non disponibles					
Recettes fiscales :					
• Taxe sur les produits et services	25 164	25 633	-	-	21 678
• Taxe sur le transport aérien	294 793	2 859	-	-	-
Recettes non fiscales :					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 635	4 625	6 000	6 000	4 098
• Location de wagons-trémies	11 690	13 021	10 000	10 000	13 577
• Rendement des investissements	9 628	22 527	-	-	42 364
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	8 929	3 370	-	-	657
• Redressement des comptes fournisseurs d'exercices antérieurs	7 286	6 224	-	-	- 15 193
• Privilèges, licences et permis	47	44	-	-	196
• Contraventions	486	754	-	-	626
• Produit des ventes	655	4 169	-	-	49
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	2 015	2 642	-	-	9 438
• Divers	119	2 382	-	-	609

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau F — Paiements législatifs

Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 377	2 542	2 423	2 776	**2 776**
• Produit de la vente de biens excédentaires de l'État	-	-	-	11 547	**9 453**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	176	-	-	-	-
	2 553	2 542	2 423	14 323	**12 229**
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 800	7 863	5 524	5 982	**5 982**
• Paiements au Canadien National — Pont Victoria	4 958	13 445	11 315	11 709	**11 709**
• Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	-	45 881	47 600	46 934	**46 934**
• Paiements de la période de transition à NAV CANADA	215 833	-	-	-	-
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	391	2 331	1 631	2 474	**2 474**
• Frais des agences de recouvrement	1	-	-	-	-
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	123	1,013	-	-	-
	230 106	70 533	66 070	67 099	**67 099**
Sécurité et Sûreté					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	30 737	33 064	33 083	35 701	**35 701**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	2	-	-	-	-
• Produit de la vente de biens excédentaires de la Couronne	-	2,495	-	-	-
	30 739	35 559	33 083	35 701	**35 701**
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 400	8 473	7 371	9 858	**9 858**
• Allocations du Ministre	50	51	52	52	**52**
• Frais des agences de recouvrement	-	8	-	4	**4**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	534	44	-	-	-
	8 984	8 576	7 423	9 914	**9 914**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau G — Paiements de transfert

[illegible] (en millions de dollars)	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000	2000-2001 Dépenses prévues	2000-2001 Total des autorisations	2000-2001 Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22 040	22 040	22 040	22 548	**22 548**
Programmes et Cessions	-	-	-	36 300	**36 300**
Sécurité et Sûreté	100	100	100	115	**115**
Administration ministérielle	-	-	-	-	**-**
Total des subventions	22 140	22 140	22 140	58 963	**58 963**
Contributions					
Politiques	41 113	41 359	40 622	36 397	**35 961**
Programmes et Cessions[1]	466 567	258 018	270 991	216 202	**181 273**
Sécurité et Sûreté	11 917	11 729	9 830	14 980	**14 911**
Administration ministérielle	-	-	-	-	**-**
Total des contributions	519 597	311 106	321 443	267 579	**232 145**
[illegible]	**541 736**	**333 246**	**343 583**	**326 542**	**291 108**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria de Montréal et pour la subvention de l'ouvrage de Blue Mountain au détroit de Northumberland.

Tableau H — Dépenses en immobilisations

[illegible] (en millions de dollars)	Dépenses réelles de 1998-1999	Dépenses réelles de 1999-2000[1]	2000-2001 Dépenses prévues	2000-2001 Total des autorisations	2000-2001 Dépenses réelles
Politiques	12 758	566	532	645	**368**
Programmes et Cessions	44 771	59 257	62 217	42 835	**37 941**
Sécurité et Sûreté	14 128	7 178	13 955	26 487	**24 393**
Administration ministérielle	6 859	5 986	4 691	11 428	**10 157**
[illegible]	**78 516**	**72 987**	**81 395**	**81 395**	**72 859**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend le produit de la vente des biens excédentaires de la Couronne.

Tableau G — Paiements de transfert

Subventions					
Politiques	22 040	22 040	22 040	22 548	**22 548**
Programmes et Cessions	-	-	-	36 300	**36 300**
Sécurité et Sûreté	100	100	100	115	**115**
Administration ministérielle	-	-	-	-	**-**
Total des subventions	22 140	22 140	22 140	58 963	**58 963**
Contributions					
Politiques	41 113	41 359	40 622	36 397	**35 961**
Programmes et Cessions[1]	466 567	258 018	270 991	216 202	**181 273**
Sécurité et Sûreté	11 917	11 729	9 830	14 980	**14 911**
Administration ministérielle	-	-	-	-	**-**
Total des contributions	519 597	311 106	321 443	267 579	**232 145**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria de Montréal et pour la subvention de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Tableau H — Dépenses en immobilisations

Politiques	12 758	566	532	645	**368**
Programmes et Cessions	44 771	59 257	62 217	42 835	**37 941**
Sécurité et Sûreté	14 128	7 178	13 955	26 487	**24 393**
Administration ministérielle	6 859	5 986	4 691	11 428	**10 157**

En raison de l'arrondissement, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend le produit de la vente des biens excédentaires de la Couronne.

5.0 Information supplémentaire

5.1 Nos bureaux

TRANSPORTS CANADA
ADMINISTRATION CENTRALE

Site Web
www.tc.gc.ca

Adresse postale
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Bibliothèque et Centre des services de recherche
(613) 998-5128

TRANSPORTS CANADA
BUREAUX RÉGIONAUX

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
(506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
(514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
(416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
(204) 984-8105

Région du Pacifique
620–800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
(604) 666-3518

Index

A

Administration ministérielle
(secteur d'activités) · 7
Approvisionnement et passation de marchés · 37
Assainissement de lieux contaminés · 29

C

Changement climatique · 27

D

Direction 2006 · 16

E

Évaluation environnementale · 28

G

Gestion du matériel · 37
Gouvernement en direct · 36

I

Industrie des chemins de fer canadiens · 22
Industrie du transport aérien au Canada · 23
Industrie maritime du Canada · 25
Infrastructure routière du Canada · 26

L

Loi de 1987 sur les transports routiers · 19
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
· 19

M

Modernisation de la fonction de contrôleur · 34

P

Plan de communications internes · 37
Plan de mise en œuvre de Vol 2005 · 17
Politiques
(secteur d'activités) · 6
Pollution atmosphérique · 28
Programmes et cessions
(secteur d'activités) · 6

R

Recherche et développement · 21
Réforme réglementaire · 18
renouvellement des effectifs · 33

S

Sécurité et sûreté
(secteur d'activité) · 6
Stratégie d'information financière · 35
Stratégie de développement durable · 29
Supervision et intervention · 19

T

Tendances des statistiques nationales sur la
sécurité et la sûreté
(Tableau 2) · 15
transport des matières dangereuses · 19
Tribunal de l'aviation civile · 18

V

Vision sécurité routière 2001-2010 · 17